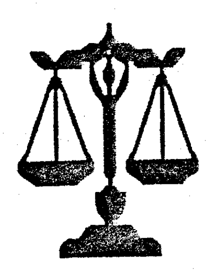


قانون التجارة البحرية

دكتور
عاطف محمد الفقى
كلية الحقوق - جامعة المنوفية



قانون التجارة البحرية

الناشر
دار النهضة العربية
٣٢ ش عبدالخالق ثروت
القاهرة
١٩٩٨

بسم الله الرحمن الرحيم

" ربكم الذى يزجى لكم الفلك فى البحر لتبتغوا من فضله

إنه كان بكم رحيماً * وإذا مسكم الضر فى البحر

ضل من تدعون إلا إياه فلما نجاكم إلى البر

أعرضتم وكان الإنسان كفوراً ".

صدق الله العظيم

(سورة الإسراء. الآيتان ٦٦-٦٧)

مقدمة عامة

(أولاً) التعريف بقانون التجارة البحرية وخصائصه

١ - تعريف قانون التجارة البحرية:

تعتبر الملاحة البحرية من أهم الأنشطة الإنسانية ، وأكثرها تحقيقاً لمصلحة الشعوب ، ذلك أنها تربط بين أنحاء العالم لتيسر انتقال البضائع والأشخاص من مكان إلي آخر . ورغم الأهمية المتزايدة لوسائل النقل البرى والجوى فى هذا العصر فمازال النقل البحرى يحتل المرتبة الأولى بين وسائل النقل المختلفة لقلة تكاليفه وكبر أحجام الشحنات المنقولة بواسطته .

ولما كان كل نشاط إنسانى يحتاج إلي تنظيم قانونى ليحكم العلاقات الناشئة عنه ، فإن الملاحة البحرية بما تنطوى عليه من اتصال وتعامل بين أفراد الجماعة الدولية أمست فى حاجة إلي تنظيم قانونى ليحكم العلاقات الناشئة عنها فكان هذا التنظيم هو القانون البحرى .

فالقانون البحرى " Droit Maritime " هو مجموعة القواعد القانونية التى تنظم سائر العلاقات القانونية الناشئة عن الملاحة البحرية . وهو بهذا المعنى الواسع يتضمن ، وفقاً للتقسيم التقليدى لفروع القانون ، نوعين من العلاقات ذات الطبيعة القانونية المختلفة هما : القانون العام البحرى والقانون الخاص البحرى .

أ - القانون العام البحرى :

وهو مجموعة القواعد القانونية التى تنظم الملاحة البحرية وماينشأ عنها من علاقات قانونية من علاقات القانون العام ، أى العلاقات التى تكون الدولة طرفاً فيها باعتبارها سلطة عامة صاحبة سيادة . ويندرج تحت هذا القسم من أقسام القانون البحرى أربعة فروع قانونية هى :

(١) القانون الدولى العام البحرى :

وهو مجموعة االقواعد القانونية التي تنظم الملاحة البحرية وماينشأ عنها

من علاقات دولية ، فى زمن السلم أو الحرب على السواء . ومنها حرية الملاحة، وحرية البحار ، والمياه الإقليمية ، وأعالى البحار ، والحصر البحرى ، والمهربات الحربية ، والغنائم البحرية ، وحماية البيئة البحرية ، ومدى حق الدولة على أعماق البحار والمحيطات واستغلال مابها من ثروات .

(٢) القانون الإدارى البحرى:

وهو مجموعة القواعد القانونية التى تنظم الملاحة البحرية وماينشأ عنها من علاقات بين الممارسين للأنشطة البحرية من جهة ، والدولة وسلطاتها المختلفة من جهة أخرى . ومنها القواعد الخاصة بسلامة السفن وصلاحيتها للملاحة ، والقواعد المنظمة لاستخدام الملاحين ، والمؤهلات اللازمة للقيام بأعمال الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين ، والقواعد التي تكفل حفظ الأمن فى الموانى .

(٣) القانون المالى البحرى :

وهو مجموعة القواعد القانونية التى تتعلق بالضرائب والرسوم المختلفة التى تفرضها الدولة علي السفن ، وطرق تحصيلها .

(٤) القانون الجنائي البحرى :

وهو مجموعة القواعد القانونية التى تتعلق بالجرائم التى يمكن أن ترتكب على ظهر السفينة ، سواء الراسية فى أحد الموانى أو السائرة فى أعالى البحار ، والعقوبات المرصودة لمرتكبيها ، فضلاً عن النظام التأديبى للعاملين على السفن ، وسلطات الربان فى هذا الشأن .

ب - القانون الخاص البحرى :

وهو مجموعة القواعد القانونية التى تنظم الملاحة البحرية وماينشأ عنها من علاقات قانونية من علاقات القانون الخاص ، أى العلاقات الناشئة بين الأفراد أو بينهم وبين الدولة ، ولكن ليس بوصفها سلطة عامة ذات سيادة ، بل بوصفها طرفاً من أطراف الاستغلال البحري يستخدم وسائل القانون الخاص .

ويندرج تحت هذا القسم من أقسام القانون البحرى فرعان هما:

(١) القانون الدولى الخاص البحرى:

وهو مجموعة القواعد القانونية التى تعنى ببحث مشاكل تنازع القوانين بين التشريعات البحرية المختلفة عندما تنطوى العلاقة البحرية على عنصر أجنبى . ويحدث تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي كثيراً في مجال العلاقات البحرية لما تتسم به هذه العلاقات من طابع دولى .

(٢) قانون التجارة البحرية:

Droit du Commerce Maritime:

ويقصد به مجموعة القواعد القانونية التى تنظم الملاحة البحرية وما ينشأ عنها من علاقات قانونية تنتمى إلي علاقات القانون الخاص أى العلاقات المرتبطة باستغلال السفن فى التجارة البحرية . ومنها العلاقات الناشئة عن بناء السفن وإصلاحها ، ورهنها وحجزها ، وعن عقود إيجار السفن ، وعقود النقل البحرى ، وحوادث التصادم البحري بين السفن ، والتأمين البحرى على السفن والبضائع المنقولة بواسطتها .

وعلى هذا فإن قانون التجارة البحرية يعتبر أحد فروع القانون الخاص البحرى . كما يعد من أهم فروع القانون البحرى على الإطلاق ، وهو الذى يقصد وحده عندما يطلق الشراح اصطلاح القانون البحرى دون تحديد . ومن ثم فإن دراستنا ستقتصر عليه وحده . بيد أن هذا لن يقف حائلاً بيننا وبين دراسة فروع القانون البحرى الأخرى كلما كان ذلك لصيق الصلة بموضوع دراستنا ، ذلك أن القانون البحرى بوجه عام هو قانون يربط البحر بين فروعه المختلفة ، ومن ثم قد تتداخل هذه الفروع لتنظيم الملاحة البحرية .

٢ - ذاتية قانون التجارة البحرية:

إذا كان قانون التجارة البحرية يرتبط فى بعض الأحيان بغيره من فروع القانون البحرى الأخرى ، فإنه يرتبط ، أيضاً بالقانون المدنى والقانون التجارى .

ذلك أن القانون المدنى هو الشريعة العامة للقانون الخاص وموطن القواعد العامة فى تنظيم النشاط الإنسانى ، كما أن القانون التجارى يقرر بين نصوصه أن كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية البحرية يعتبر عملاً تجارياً . ولذا فإن أحكام القانون المدنى والقانون التجارى ينبغى تطبيقها على النزاع عند عدم وجود نص يحكمه فى قانون التجارة البحرية شريطة عدم تعارضها مع مقتضيات البيئة البحرية وطبيعة معاملاتها .

بيد أن هذه الروابط التي تربط بين قانون التجارة البحرية وغيره من فروع القانون الأخرى لاتنفى الذاتية الخاصة والكيان المستقل لقانون التجارة البحرية ذلك أن قواعده إنما وضعت لتستجيب لظروف الملاحة البحرية التى لا نظير لها فى أى قانون آخر ، كنظام المساعدة البحرية والإنقاذ ، ونظام الخسارات البحرية المشتركة ، وتحديد مسئولية الناقل البحرى .

كما أن الصلة الوثيقة بين قانون التجارة البحرية والقانون التجارى لاينبغى أن تعنى أن قانون التجارة البحرية مجرد تطبيق لقواعد القانون التجارى على الملاحة البحرية أو أنه قانون الملاحة البحرية التجارية . ذلك أن قانون التجارة البحرية وإن كان يعنى أصلاً بالملاحة التجارية فإنه يسرى ، أيضاً ، على أنواع الملاحة البحرية الأخرى كملاحة الصيد وملاحة النزهة وهى تخرج من عداد الأعمال التجارية ، وتبعد عن مفهوم التجارة .

وهكذا فإن قانون التجارة البحرية ليس فرعاً من فروع القانون التجارى بل هو قانون مستقل عنه له مقوماته وذاتيته التى تجعل له مكانة خاصة بين العلوم القانونية . ولعل هذه الذاتية تظهر بوضوح فى نجاح جهود التوحيد بين القواعد المطبقة على التجارة البحرية على المستوى العالمى ، والتى أملتها الظروف الخاصة للبيئة البحرية وماتتمتع به من طابع دولى وماتتعرض له من مخاطر واحدة، وذلك عن طريق إقرار معاهدات بحرية دولية تحكم غالبية الأنشطة البحرية فى الدول المختلفة بقواعد موحدة . وبهذا التوحيد يتجلى امتياز قانون التجارة البحرية على غيره من فروع القانون الخاص حيث أخفقت كل المحاولات

التي بذلت من أجل التوحيد فى نطاق هذه الفروع .

٣ - أهمية قانون التجارة البحرية :

تقاس أهمية قانون التجارة البحرية فى أية دولة بمالها من سواحل بحرية وبما تتمتع به من اقتصاد قوى . ومن هنا فإن أحداً لايستطيع أن ينكر الأهمية القصوى لهذا القانون بالنسبة للمجتمع المصري . حيث تقع مصر فى ملتقى ثلاث قارات هى أفريقيا وآسيا وأوربا ، وفى مفرق بحرين هامين يمتد أحدهما إلي المحيط الأطلنطى وهو البحر المتوسط ، ويمتد الثانى إلي المحيط الهندى وهو البحر الأحمر ، ويجرى بها شريان ملاحى هام يربط بين البحرين ليصل الشرق بالغرب وهو قناة السويس .

ونظراً لهذا الموقع الجغرافى المتميز ، والسير فى درب الاقتصاد الحر وتنشيط حركة التجارة الخارجية ، فإنه ينبغى تطوير الدراسات القانونية البحرية فى مصر وتوجيه الاهتمام المناسب لها ، والعمل على إعداد المتخصصين فيها حتى تتبوأ مصر مكانتها اللائقة فى هذا الميدان خاصة بعد صدور قانون التجارة البحرية الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(ثانيا) نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية

لما كان قانون التجارة البحرية هو قانون الملاحة البحرية وماينشأ عنها من علاقات قانونية تنتمى إلي علاقات القانون الخاص ، فإن تحديد نطاق تطبيقه يكمن فى تحديد المقصود بالملاحة البحرية ، وبيان أقسامها ، مع مايترتب علي ذلك من نتائج تتعلق ببعض أنواع من الملاحة كالملاحة الداخلية والملاحة البحرية العامة ، والملاحة المختلطة :

١ - المقصود بالملاحة البحرية :

لم يورد المشرع تعريفاً للملاحة البحرية رغم أهميته ، ومن ثم كانت هذه المسألة محلاً لاجتهاد الفقة والقضاء حيث ظهر،فى هذا الصدد ، اتجاهان يعتد الأول بأداة الملاحة البحرية وهى السفينة بينما يعتد الثانى بالمكان الذي تتم فيه الملاحة البحرية وهو البحر:

(الاتجاه الأول) : الملاحة البحرية هى ملاحة السفن :

يذهب أنصار هذا الاتجاه إلي الاعتداد بأداة الملاحة البحرية وهى السفينة لتحديد المقصود بها . بمعنى أن الملاحة البحرية ، عندهم ، هى الملاحة التى تقوم بها السفن البحرية وحدها دون غيرها وذلك لأن السفن "Les Navires" لها من أبعادها وقوتها وطريقة بنائها مايحدد صفتها ويميزها عن المراكب " Les Bateaux " التى تسير فى الأنهار (١).

غير أن هذا الاتجاه منتقد على أساس أن السفينة ستعرَّف فيما بعد بأنها كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ، ومن ثم فإن تعريف السفينة هو الذى يتوقف على تعريف الملاحة البحرية وليس العكس . كما أنه يصعب فى بعض الأحيان التمييز بين السفينة والمركب بعد أن ضاقت الفروق بينهما فأصبحت بعض المراكب لا تختلف كثيراً عن السفن من حيث طريقة بنائها ومظهرها الخارجي وأبعادها وقوتها المحرِّكة وقوة احتمالها . فضلاً عن أنه قد يحدث أن تقوم مراكب كبيرة بالملاحة النهرية ، وأن تقوم سفن صغيرة بالملاحة البحرية . كما أن الظروف قد تضطر بعض المراكب النهرية إلي القيام بملاحة بحرية والعكس (٢).

---

(١) راجع فى ذلك :
G.Ripert , Droit Maritime . tome , I , 4 ème édition , paris 1950 , No . 134 & H . Scheadee , Réflexions sur les grands lignes du droit Maritime privé , D . M. F . 1965 , p. 137 & Navire ou Bateau ? , D . M. F1975 , p 393.
مشار إليها فى :د. رفعت فخرى . الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد ١٩٩٢ . ص ٣٨ هامش (١).

(٢) د. مصطفى كمال طه . القانون البحرى الجديد . دار الجامعة الجديدة . ١٩٩٥ رقم ٧ ص ١١ ،
د. محمود سمير الشرقاوى . القانون البحرى . دار النهضة العربية ، ١٩٩٣ رقم ١٥ ص ١٥ ،
د. فايز نعيم رضوان . القانون البحرى . دار الفكر العربى ١٩٨٦ . رقم ١٣ ص ٢٠.

(الاتجاه الثانى) الملاحة البحرية هى الملاحة التى تتم فى البحر :

يذهب أنصار هذا الاتجاه إلي الاعتداد بالمكان الذى تتم فيه الملاحة لتحديد المقصود بها وهو البحر . بمعنى أن الملاحة البحرية ، عندهم ، هى الملاحة التى تتم فى البحر بصرف النظر عن المنشأة التى تقوم بها أو حجمها أو طريقة بنائها أو أبعادها ، وذلك بخلاف الملاحة الداخلية أو النهرية التى تتم فى المياه الداخلية أو الأنهار [(١)].

وقد ثارت صعوبة ، فى هذا الاتجاه ، حول تحديد المقصود قانوناً بالبحر، لاسيما فى المناطق التي يختلط فيها النهر بالبحر ، وفى الحالات التى تقع فيها بعض الموانى الكبرى على الأنهار مثل لندن وبرن وهامبورج [(٢)]. والراجح لحل هذه الصعوبة أن يؤخذ فى تحديد المقصود بالبحر بالمفهوم العلمى له ، أي بالاستناد إلي الأوصاف الجغرافية والچيولوچية والطبيعية التى استقر عليها العلم فى بيانه وتعريفه للبحر . وبهذا تكون الملاحة البحرية هى الملاحة التى تتم فى مكان ينطبق عليه وصف البحر بمعناه العلمى [(٣)].

---

(١) د . على جمال الدين عوض . القانون البجرى . دار النهضة العربية ١٩٨٧ . رقم ٢٣ ص ١٦ ، د. مصفى كمال طه . السابق رقم ٧ ص ١١ ، د.محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٥ ص ١٦ ، د. زكى الشعراوى . القانون البحرى . دار النهضة العربية ١٩٨٨. رقم ٧٤ ص ١١٢.

(٢) كان الرأى قد انقسم بشأن تحديد المقصود قانوناً بالبحر فى مثل هذه الحالات : فذهب رأى ، استناداً إلى قانون الجمارك الفرنسى ،. إلي القول بانتهاء البحر عند آخر مكتب للجمارك ، وذهب رأى ، استناداً إلي قانون القيد الفرنسى الصادر سنة ١٨٩٦ ، إلي أن البحر يمتد حتى آخر نقطة يصل إليها المد فى البحار التى بها مد ، وحتى آخر نقطة يمكن أن تصل إليها السفن فى البحار التى ليس بها مد . وحدد رأى ثالث نهاية الملاحة البحرية بأول كوبرى كبير ثابت على النهر يحول دون مرور السفن البحرية . راجع فى هذه الآراء والانتقادات التي وجهت إليها : د.محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٥ ، ١٦ ص١٦ ، د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ١٣ ص ٢١ ، ٢٢ .

(٣) د.محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٦ ص ١٧ والمراجع المشار إليها فى هامش نفس الصفحة، د. فايز رضوان . السابق . رقم ١٣ ص ٢٣ ، د. عبدالفضيل محمد أحمد . القانون الخاص البحرى . مكتبة الجلاء الجديدة ١٩٩١ رقم ٦ ص ٨.

هذا وقد ذهب بعض الفقه من أنصار هذا الاتجاه إلي عدم الاكتفاء بحدوث الملاحة في البحر حتى تعتبر ملاحة بحرية بالمعنى الفنى للاصطلاح . بل يجب لذلك أن تحصل الملاحة فى مياه تكتنفها كل أو بعض مخاطر البحر الخاصة "Risques particuliers" التى تكتنف الرحلة البحرية . على أساس أن الملاحة فى الأنهار والمياه الداخلية أسهل نسبياً وأقل خطراً من الملاحة البحرية، فضلاً عن أن فكرة المخاطر البحرية هى التي أدت إلي انفراد الملاحة البحرية بقواعد ونظم قانونية خاصة [١].

غير أن هذا الرأى منتقد بأنه ليس صحيحاً القول بأن الملاحة البحرية هى دائماً أكثر خطورة من الملاحة النهرية ، فضلاً عن أن فكرة المخاطر الخاصة تعتبر مسألة واقعية تخضع لسلطان قاضى الموضوع وتقديره ، وبالتالى لاتصلح لتحديد نطاق تطبيق نظام قانونى . كما أن هذا الرأى يجعل من المستحيل على المجهز أن يعرف مقدماً ما إذا كانت الرحلة التى يزمع القيام بها ستعتبر بحرية أم لا ، لأن الأمر يتوقف على الظروف الموضوعية التى ستتم فيها الملاحة . وأخيراً فإن هذا الرأى بما ينطوى عليه من معيار موضوعى لتحديد المقصود بالملاحة البحرية سيؤدى إلي إقصاء تطبيق قانون التجارة البحرية عن رقابة محكمة النقض ، وهذه نتيجة غير مقبولة وتتنافى مع ضمان حسن سير العدالة[٢].

ونخلص إلي أن الملاحة البحرية " La Navigation Maritime " هى الملاحة التى تتم فى البحر ، على أن يحدّد البحر بمفهومه العلمى ، أى بأوصافه الطبيعية والجغرافية والجيولوجية دون حاجة لأن نشترط مقدماً وجوب تعرض السفينة لمخاطر البحر الخاصة .

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٢٣ ص ١٦ ، د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٧ . ص ١١.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٧ ص ١٧ ، د. فايز رضوان . السابق . رقم ١٣ ص ٢٢ ، د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٦ ص ٨.

٢ - أقسام الملاحة البحرية :

تنقسم الملاحة البحرية إلي قسمين تبعاً لمعيار التقسيم . فهى تنقسم بحسب طول الرحلة البحرية إلي ملاحة لأعالى البحار وملاحة ساحلية . كما تنقسم بحسب موضوعها أو غرضها إلي ملاحة رئيسية وملاحة تابعة .

أ - تقسيم الملاحة البحرية بحسب طول الرحلة :

تنقسم الملاحة البحرية بحسب طول الرحلة إلي ملاحة لأعالى البحار وملاحة ساحلية :

(١) الملاحة لأعالى البحار: Navigation au Long cours

لم يورد المشرع المصرى تعريفاً للملاحة لأعالى البحار رغم أنها أهم أنواع الملاحة البحرية وأكثرها خطراً . ولكن المادة الثانية من القانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٦١ بشأن النقل البحرى الساحلى تعرف الملاحة الساحلية بأنها : الملاحة التى تتم بين الموانى الوطنية . ولذلك يميل الفقه عموماً إلي تعريف ملاحة أعالى البحار بأنها : الملاحة التى تتم بين الموانى المصرية والموانى الأجنبية ، بغض النظر عن قربها من الأراضى المصرية ، أو بعدها عنها .(١)

(٢) الملاحة الساحلية : Cabotage

وهى الملاحة التى تتم بين الموانى المصرية بعضها والبعض الآخر . ويمكن تقسيم هذه الملاحة ، بدورها ، إلي ملاحة ساحلية صغرى ، وملاحة ساحلية كبرى :

- **فالملاحة الساحلية الصغرى هى:** الملاحة التى تتم بين ميناءين وطنيين يقعان على بحر واحد . كالملاحة بين الاسكندرية وبورسعيد .

- **والملاحة الساحلية الكبرى هى :** الملاحة التى تتم بين ميناءين وطنيين يقعان على بحرين مختلفين . كالملاحة بين الاسكندرية والسويس .

---

(١) د.محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٢٠ ص ١٩ ، د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٧ ص ٤٨، د. زكى الشعراوى . السابق . رقم ٧٦ . ص ١١٤.

كما يمكن تقسيم هذه الملاحة إلي ملاحة ساحلية وطنية ، وملاحة ساحلية دولية، وملاحة ساحلية حدية :

ـ فالملاحة الساحلية الوطنية " National " هى : الملاحة التى تتم بين الموانى الوطنية لنفس الدولة . كالملاحة بين الاسكندرية وبورسعيد .

ـ والملاحة الساحلية الدولية " International " هى : الملاحة التى تتم بين موانى دولتين مختلفتين . كالملاحة التي تقوم بها السفن بين " دوڤر " و " كاليه " إعمالاً لكل من التشريعين الانجليزى والفرنسى فى هذا الشأن [١].

- والملاحة الساحلية الحدّية " Côtière " هى : الملاحة التي تقوم بها عائمات لاتزيد حمولتها عن حد معين ، ولا تبعد فى إبحارها عن مسافة معينة من ميناء تسجيلها [٢].

وإذا كانت للتفرقة بين الملاحة لأعالى البحار والملاحة الساحلية أهميتها من بعض النواحى [٣]، فإن هذه التفرقة لا أثر لها على خضوع كل من الملاحة لأعالى البحار والملاحة الساحلية لأحكام قانون التجارة البحرية وإسباغ وصف السفينة على المنشأة العائمة التى تمارس أى نوع منها على وجه الاعتياد .

---

(١) لاتعرف مصر هذا النوع من أنواع الملاحة الساحلية .

(٢) تعد الملاحة حدّية ، فى فرنسا ، إذا قامت بها سفن لاتتجاوز حمولتها مائة طن ، ولا تبعد عن ميناء القيد أو التسجيل ٦٥ ميلاً . وفي مصر ، وفقاً للمادة الأولى من القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية . المعدّل بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ والقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨ ، تعد ملاحة حدّية الملاحة التى تقوم بها السفن الشراعية التى لاتتجاوز حمولتها عشرة أطنان ، ولا تبتعد عن الشاطئ بأكثر من ثلاثة أميال ، ويعفيها القانون من شرط التسجيل. راجع : د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ١١ . ص ١٢.

(٣) من ذلك اختلاف الشروط اللازمة فيمن يعملون على ظهر السفن التى تقوم بالملاحة فى أعالى البحار عن الشروط اللازمة فيمن يعملون على ظهر السفن التى تقوم بالملاحة الساحلية . كذلك قصر معظم التشريعات البحرية لأعمال النقل البحرى الساحلى على السفن الوطنية دون السفن الأجنبية إلا مااستثنى (م ٨ بحرى) . وأيضاً استبعاد معظم هذه التشريعات للملاحة الساحلية من نطاق تطبيق كثير من قواعدها المتعلقة بالتزامات ومسئولية الناقل البحرى للبضائع (م ٢١٦، ٢٢٧ بحرى) .

ب - تقسيم الملاحة البحرية بحسب موضوعها أو الغرض منها :

وتنقسم الملاحة البحرية من حيث موضوعها أو الغرض منها إلي : ملاحة رئيسية ، وملاحة تابعة أو مساعدة :

(١) الملاحة الرئيسية : Navigation principale

وهي الملاحة التى تقوم بها السفن عادة ، سواء أكان الغرض منها تحقيق الربح أم غير ذلك . وتنقسم هذه الملاحة ، بدورها، إلي ملاحة تجارية ، وملاحة صيد ، وملاحة نزهة .

-فالملاحة التجارية "Navigation Commerciale" هى : الملاحة التى تهدف إلي تحقيق الربح . ويتم ذلك عادة عن طريق السفن المخصصة لنقل البضائع والأشخاص .

- وملاحة الصيد " Navigation de pêche " هى : الملاحة التى تقوم بها سفن الصيد لاصطياد الأسماك والثروات البحرية المختلفة بغية تحقيق الربح .

- وملاحة النزهة "Navigation de plaisance " هى : الملاحة التي تقوم بها سفن النزهة كاليخوت وغيرها ، وتلحق بها الرحلات التي تقوم بها السفن العلمية وسفن الأبحاث .

وإذا كان الرأى قد اتفق بشأن خضوع الملاحة التجارية لأحكام قانون التجارة البحرية فإن الجدل قد ثار بشأن خضوع ملاحة الصيد وملاحة النزهة لأحكام هذا القانون على أساس أن الصيد والنزهة ليسا من قبيل الأعمال التجارية [١]. غير أن الرأى قد استقر على خضوع ملاحة الصيد وملاحة النزهة لأحكام قانون التجارة البحرية لأن كلاً منهما تتم فى البحر ومن ثم تعد ملاحة بحرية ، كما أن أحكام قانون التجارة البحرية قد وردت بغير قيد يقصر تطبيقها على الملاحة التجارية [٢].

---

(١) راجع فى هذا الجدل فى فرنسا ومصر . د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٨ . ص ٥٠-٥٣.

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٩ ص ١٣ ، د.محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٢١ ص ٢٢ ، د. فايز رضوان . السابق . رقم ١٩ ص ٢٨ ،

=

وبهذا النظر أخذ قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ حيث نصت المادة الأولى منه على أن " السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح " .

وعلى هذا فإن قانون التجارة البحرية ينطبق على كل منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية بغير التفات إلى الغرض من تشغيلها بأن كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو سفينة نزهة أو سفينة أبحاث علمية .

(٢) الملاحة التابعة : Navigation auxillaire

وهي الملاحة التي تقوم بها سفن معينة غير قاصدة تحقيق أي غرض من الأغراض السابقة . بل يقتصر غرضها على مساعدة السفن الأخرى في تحقيق أغراضها كسفن الإرشاد والقطر والإنقاذ .

وإذا كنا قد انتهينا إلى خضوع الملاحة البحرية الرئيسية لأحكام قانون التجارة البحرية ، فإن الملاحة البحرية التابعة تخضع ، أيضاً ، لأحكام قانون التجارة البحرية ، كسفن القطر وسفن الإرشاد [(١)].

(٣) أنواع أخرى من الملاحة :

لما كان قانون التجارة البحرية هو قانون الملاحة البحرية ، ولما كانت الملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر بين أطراف القانون الخاص ، فإنه يخرج من نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية الملاحة الداخلية ، وكذا الملاحة البحرية العامة . كما يثار التساؤل عن الوضع بالنسبة للملاحة المختلطة :

== وأيضاً : نقض مدني ٧ مايو ١٩٥٦ . مجموعة أحكام النقض . س ١٠ ص ٣٩٥ ، نقض مدني ٢٤مايو ١٩٨٢ . في د. أحمد حسني . قضاء النقض البحري . منشأة المعارف . قاعدة رقم (١)، (٢) . ص ٩- ١١.

(١) ومع ذلك قضت محكمة النقض المصرية بأنه يخرج من نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية كافة المنشآت العائمة التي تعمل داخل البوغازات بالموانى كالأرصفة والكبارى العائمة وسفن السحب والإرشاد وغيرها . راجع نقض مدني ٧ مايو ١٩٥٩ . سابق الإشارة إليه .

أ - الملاحة الداخلية:

الملاحة الداخلية هى تلك الملاحة التى لاتتم فى البحر ، بل تتم فى الأنهار والترع والبحيرات والقنوات الداخلية . وهى لذلك لاتخضع لأحكام قانون التجارة البحرية بل تخضع للقواعد العامة الواردة فى القانون المدني والقانون التجارى بحسب الأحوال .

هذا وتسرى على النقل النهرى بوجه خاص نصوص القانون التجارى المتعلقة بالنقل البرى ، ورغم أن القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٥٦ المعدّل بالقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٦٢ قد ورد بشأن الملاحة الداخلية إلا أنه لم ينظم الا بعض المسائل الإدارية ، كالترخيص بالملاحة ، والرسوم المستحقة ، وفحص المراكب فحصاً فنياً ، وتحديد خطوط الشحن لها ، وعدد ومؤهلات طاقمها . فضلاً عن بعض المسائل الجنائية كالجرائم التى تقع بمناسبة القيام بهذه الملاحة والعقوبات المرصودة لها .

وجدير بالذكر أن سريان القواعد القانونية العامة والقواعد المتعلقة بالنقل البرى على الملاحة الداخلية يؤدى إلي إخضاعها لقواعد لا تتمشى مع طبيعتها الخاصة التي تقترب أكثر من قواعد النقل البحرى. ولذا فإنه من المأمول أن يتدخل المشرع المصرى لتنظيم الملاحة الداخلية تنظيماً خاصاً بها يتفق مع طبيعتها الخاصة نظراً لما لها من أهمية بالغة على الاقتصاد القومى المصرى .

ب - الملاحة البحرية العامة :

يقصد بالملاحة البحرية العامة تلك الملاحة التي تقوم بها سفن الدولة سواء أكانت سفناً حربية أم سفناً مخصصة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية كسفن المستشفيات ، وسفن الرقابة ، وسفن الإطفاء . وغيرها .

وتتمتع هذه السفن بحصانة قضائية خاصة نصت عليها معاهدة بروكسل المبرمة فى ١٠ أبريل ١٩٢٦ بشأن حصانة سفن الحكومات إذ لايجوز الحجز علي هذه السفن أو إيقافها أو منعها من السفر بأى إجراء قانونى أو قضائى(م٣) .

وهذا النوع من الملاحة البحرية يخرج عن نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية وهو مانصت عليه المادة الثانية من قانون التجارة البحرية بقولها : "عدا الحالات التي ورد بشأنها نص خاص لاتسرى أحكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن التى تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية " .

وعلى النقيض من ذلك فإن السفن الأخري المملوكة للدولة والمخصصة للاستغلال التجاري لا تتمتع بأى نوع من الحصانات . بل تسرى عليها القواعد الواردة فى قانون التجارة البحرية .

جـ - الملاحة المختلطة :

يقصد بالملاحة المختلطة تلك الملاحة التى تقوم بها السفن فى البحر والنهر معاً فى رحلة واحدة حيث يتم جزء من الرحلة فى البحر وجزء آخر فى النهر. وذلك كالملاحة بين لندن وباريس .

والأصل أن يتم الفصل بين الجزء الذى تعد فيه الملاحة بحرية والجزء الذي تعد فيه الملاحة نهرية ، وإخضاع الجزء الأول لقانون التجارة البحرية ، وإخضاع الجزء الثانى للقانون المدني أو التجارى بحسب الأحوال.غير أن هذا الحل يؤدى إلي إخضاع الرحلة الواحدة لنظامين قانونيين مختلفين الأمر الذى يفضى إلي كثير من الصعوبات العملية .

لذلك فقد استقر الرأى [1] علي إخضاع الملاحة المختلطة بكافة مراحلها لقانون الجزء الغالب منها . وعلى ذلك تخضع الرحلة بأكملها لقانون التجارة البحرية إذا كان الجزء البحرى من الرحلة هو الغالب . فى حين تخضع الرحلة بأكملها للقانون المدنى أو التجارى إذا كان الجزء النهرى من الرحلة هو الغالب، وذلك تطبيقاً لقاعدة تبعية الفرع للأصل . ولقاضى الموضوع سلطة تقدير نوع الملاحة الأكثر أهمية وفقاً لظروف الحال .

(١) . د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٢٦ .ص ١٩ ، د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٢ ص ١٦ ، د.محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٢٤ ص ٢٤.

أما إذا تساوت أهمية كل من الجزئين البحرى والنهرى لذات الرحلة وتعذر تغليب إحدى المرحلتين على الأخرى ، فإنه لا مناص من الرجوع للأصل السابق وإخضاع كل مرحلة لقانونها الخاص بها .

(ثالثا) نشأة قانون التجارة البحرية وتطوره

لاشك أن قانون التجارة البحرية قانون قديم قدم الملاحة البحرية ذاتها . إلا أنه شأنه فى ذلك شأن أى قانون آخر يتطور بتطور البيئة التي يحكمها ويقسم الشراح عادة تاريخ قانون التجارة البحرية إلى عصور ثلاثة هي العصر القديم والعصر الوسيط والعصر الحديث :

١ - العصر القديم :

عرفت الحضارات القديمة الملاحة البحرية كمصدر للرزق أولاً ثم كوسيلة للنقل ، فالكشوف والحفريات تدل علي مدى تقدم المصريين القدماء ، منذ عشرين قرناً قبل الميلاد ، ونبوغهم فى صناعة السفن بأشكالها المتنوعة . فكان منها سفن الصيد والقوارب البحرية الفخمة لنزهة فرعون وحاشيته ، وسفن النقل الكبيرة لشحن البضائع والغلال والماشية . ولم تكن العلاقات التجارية مقصورة على وادى النيل فقط وإنما امتدت إلي موانى البحر المتوسط وجزره وإلي بلاد أخري بعيدة ، ويستدل على ذلك بما تم العثور عليه فى مقابر المصريين القدماء من مواد وتوابل لم تكن تزرع وقتها إلا فى بلاد آسيا . ومما لاشك فيه وجود بعض القواعد والعادات التي كانت تحكم الملاحة البحرية في ذلك الوقت غير أنها مازالت مجهولة لنا [(١)].

أما الآثار الأولى التى وصلت إلينا لقانون التجارة البحرية فترجع إلى الفينيقيين الذين تركوا تاريخاً حافلاً فى الملاحة والتجارة ، وسيطروا على البحر المتوسط وأقاموا فى نواحيه المختلفة مستعمرات عديدة أهمها المستعمرة التى

---

(١) د. حسين الماحى . القانون البحرى . دار أم القرى . ١٩٩٢ . رقم ٢ ص ١.

أقاموها فى جزيرة رودس "Rhodos " وقد خلّف الفينيقيون نظام الإلقاء فى البحر الذى يعتبر أصلاً لفكرة الخسارات البحرية المشتركة ، والذى يقضى بأن الربان إذا قام بإلقاء بضاعة فى البحر لتخفيف حمولة السفينة وإنقاذها من الغرق ، كان لصاحب البضاعة الرجوع على الربان وباقى الشاحنين للمطالبة باشتراكهم فى الخسارة التى حدثت له نتيجة إلقاء بضاعته فى البحر والمساهمة فى تغطيتها بقدر ما أفادوه من هذه التضحية (١).

وترك لنا الإغريق نظاماً آخر هو قرض المخاطر الجسيمة ، وهو أصل نظام التأمين البحرى والذى يقضى بقيام شخص بإقراض الربان المبلغ اللازم للقيام بالرحلة البحرية على أن يسترد المقرض قيمة القرض فضلاً عن نسبة من الأرباح إن عادت السفينة سالمة ، أما إذا هلكت السفينة ضاعت على المقرض نقوده ولم يكن له أن يسترد من الربان شيئا (٢).

أما الرومان فإنهم بحكم نظرتهم إلي التجارة على أنها مهنة وضيعة لايليق بأشراف روما ممارستها فتركوها للعبيد والأجانب ، فإنهم لم يتركوا شيئاً كبيراً فى هذا الميدان كما فعلوا بالنسبة لمعظم فروع القانون . ومع ذلك فقد نقل الرومان فى مجموعة جستنيان "Le Digest de Justinien " نظام الإلقاء فى البحر عن الفينيقيين ، وعرف لديهم باسم " Lex Rhodia de Jactu " كما نقلوا عن الإغريق أحكام قرض المخاطر الجسيمة ، كما أنه يرجع إليهم الفضل فى معرفة فكرة النيابة بين مجهز السفينة وربانها والتى بمقتضاها يستطيع الغير الذى تعاقد مع الربان لأمر يتعلق بالسفينة أو بالرحلة البحرية الرجوع مباشرة على مالك السفينة لأن الربان نائبه . وذلك خروجاً على القواعد العامة فى القانون الروماني التى لاتجيز النيابة فى التصرفات القانونية (٣).

---

(١) د.محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٠ ص ١٠.

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٤ ص ٧.

(٣) M.R.Gouilloud , Droit Maritime , Pedone , 1988 , No 4 , p 10.

٢ - العصر الوسيط :

برز شأن الملاحة البحرية فى العصور الوسطى بفضل الفتوحات الإسلامية واتساع رقعة الدولة الإسلامية وتنشيط حركة الملاحة البحرية بين الموانى العربية والموانى الأوربية . كما أعقب الحروب الصليبية حركة واسعة النطاق بين الشرق والغرب ازدهرت فيها الموانى الإيطالية وظهرت عادات وأعراف بحرية فى كثير من دول غرب أوربا حيث ظهرت موانى هامة على بحر الشمال وبحر البلطيق .

وكان لكل منطقة عاداتها وأعرافها البحرية وتقاليدها الخاصة دونت فى مجموعات يمكن اعتبارها المصدر التاريخى الأصلى لقانون التجارة البحرية . ومن أشهر هذه المجموعات (١):

أ - مجموعة قواعد أوليرون Les Rôles d'oléron

وهى مجموعة تم تجميعها فى مدينة "Oléron " الواقعة على ساحل فرنسا الشمالى فى نهاية القرن الثانى عشر ، وتتضمن بعض المبادئ القانونية فضلاً عن الأحكام القضائية الصادرة عن المحاكم البحرية الفرنسية الواقعة فى الموانى الفرنسية المطلة على المحيط الاطلنطى . ومن هذه القواعد مايتعلق بحقوق وواجبات كل من الربان والبحارة فضلاً عن مالك السفينة والتجار أصحاب الشحنات المنقولة .

وقد كان لهذه المجموعة تأثيرها ، بعد ذلك ، على معظم الأقطار البحرية خاصة البلدان المطلة على بحر البلطيق وبحر الشمال إذ نقلت هذه الدول فى تشريعاتها الكثير من أحكامها .

ب - مجموعة قنصلية البحر Consulat de la Mer

وهى مجموعة من القواعد تم العثور عليها باللغة المحلية لمدينة "Katalan" الأسبانية عام ١٤٩٤ ، وتتضمن بعض المبادئ القانونية فضلاً

---

(١) W.Tetley , Maritime Liens and claims , London , 1985 , p . 6 - 15.

عن الأحكام القضائية الصادرة عن المحاكم البحرية الواقعة فى موانى الجزء الغربى من البحر المتوسط خاصة محكمة برشلونة الأسبانية حيث كانت التجارة مزدهرة ، فى ذلك الوقت ، بين مدن برشلونة وڤالينسيا ومرسيليا . ومن هذه القواعد مايتعلق بالامتيازات البحرية على السفينة والبضاعة والتى تعد أصلاً لنظام الغنائم البحرية .

وقد تُرجمت هذه المجموعة بعد ذلك إلي لغات متعددة ، وأخذت بعض التشريعات البحرية أحكامها منها ، وهى محفوظة فى المكتبة الوطنية بباريس.

جـ - مجموعة مرشد البحر Guidon de la Mer

وهى مجموعة من التعليقات القانونية التى قام بتدوينها مؤلف مجهول من مدينة " Rouen " بشمال فرنسا في القرن السادس عشر . واستمدت أهميتها الخاصة من أنها كانت أول مدوّنة تنظم أحكام التأمين البحرى .

٣ - العصر الحديث :

شهد العصر الحديث نمو الملاحة البحرية لتطور صناعة السفن ووسائل الاتصال الأمر الذى أظهر الحاجة إلي تجميع العادات والأعراف البحرية وصياغتها فى صورة قوانين مكتوبة يسهل الوقوف عليها وتطبيقها على المنازعات البحرية .

ويرجع الفضل فى إصدار أول تقنين بحرى فى هذا العصر إلي الملك لويس الرابع عشر الذى شكّل بعد تحقيق الوحدة الشاملة في فرنسا ، لجنة برئاسة وزيره " كولبير " وعهد إليها بتجميع كافة الأعراف والعادات البحرية السائدة فى الموانى الفرنسية . وكان من نتيجة ذلك صدور مايسمى بأمر البحرية " L'ordonnance sur la Marine" فى أغسطس ١٦٨١ الذى اشتمل على قواعد القانون البحرى العام فضلاً عن قواعد القانون البحري الخاص والذى تأثرت به معظم التشريعات البحرية فى الدول المختلفة ومنها هولندا وأسبانيا والولايات المتحدة الأمريكية والسويد وغيرها [١].

(١) يرجع الفضل فى اكتشاف الجوانب المختلفة لهذا الأمر إلي فقهاء القرن الثامن عشر ==

وبعد قيام الثورة الفرنسية عام ١٧٨٩ شكّلت لجنة لوضع تقنين تجارى انتهت من وضعه عام ١٨٠١ ، غير انه لم يصدر إلا عام ١٨٠٧ لينفذ اعتباراً من أول يناير ١٨٠٨ . ويتضمن هذا التقنين أربعة كتب يشتمل الكتاب الثانى منها على قواعد التجارة البحرية فى المواد من ١٩٠ إلي ٤٢٦ . وهذا الكتاب يعتبر ترديداً للقواعد الواردة فى أمر البحرية المشار إليه مع استبعاد ماورد فى ذلك الأمر من قواعد القانون البحرى العام [(١)].

وقد كان لهذا التقنين تأثيره الكبير فى الأقطار البحرية الأخرى ومنها مصر التي أصدرت قانون التجارة البحرى المختلط عام ١٨٧٥ ، وقانون التجارة البحرى الأهلى فى ١٣ نوفمبر عام ١٨٨٣ وكلاهما يعد صورة طبق الأصل من الكتاب الثانى من التقنين التجارى الفرنسى مما يمكن معه اعتبار تاريخ قانون التجارة البحرية الفرنسى تاريخاً لقانون التجارة البحرية المصرى [(٢)].

(رابعاً) مصادر قانون التجارة البحرية

لقانون التجارة البحرية ، كغيره من فروع القانون الأخرى مصادر ملزمة وهى التشريع والعرف ومصادر تفسيرية وهى القضاء والتحكيم والفقه . وتفصيل هذه المصادر الخمسة فيما يلى :

== ومن هؤلاء : " Cleirac " الذى أصدر مؤلفاً بعنوان " Les Us et Coutumes de la Mer " قبل إصدار هذا الأمر ليتولى شرح العادات والتقاليد البحرية . كذلك قام الفقيه " Valin "بشرح المبادئ القانونية السائدة فى هذا الأمر فى مؤلفه بعنوان " Commentaire sur L'ordonnace " كما قام الفقيه " Emerigon " بشرح التأمينات وعقود المخاطر الجسيمة فى القانون البحرى فى مؤلفه بعنوان " Traité des assurances et de Contrats de grosse " عام ١٧٨٣ . وأخيراً نجد الفقيه "Pothier " الذى فصّل مختلف العقود البحرية فى كتابه " Traité des différents contrats maritimes " .

راجع : - R.Rodière & E.du pontavice , Droit Maritime , Dalloz , 1991 , 11e éd , No 12 , P -11-12.

(١) M . R . Gouilloud , op . cit , No 17 , p . 16.

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٦ ص ١٨.

١ - التشريع :

يعد التشريع أهم مصادر قانون التجارة البحرية إذ يلتزم القاضى بالرجوع إليه أولاً للفصل فى المسألة المعروضة عليه . ولايقصد بالتشريع هنا قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فحسب ، بل ينصرف المعنى أيضاً إلي القوانين البحرية الأخرى المكملة له ، فضلاً عن المعاهدات البحرية الدولية متى صدر تشريع داخلى بالتصديق عليها ، حيث تعتبر بهذه المثابة جزءاً من التشريع بلتزم القاضى بتطبيقه .

أ - قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ :

ذكرنا أن قانون التجارة البحرية المصرى قد وضع عام ١٨٨٣ على غرار الكتاب الثانى من التقنين التجارى الفرنسى الصادر عام ١٨٠٧ المستمد من أمر البحرية الصادر عام ١٨٦١ . أى أن نصوص التقنين البحرى المصرى كانت ترجع فى أصلها إلي القرن السابع عشر حيث كانت السفن صغيرة الحجم وتسير بقوة الرياح .

غير أن التطور الهائل الذى حدث فى ميدان الملاحة البحرية قد استدعى محاولات فرنسية عديدة لتنقيح التقنين التجارى الفرنسى الصادر عام ١٨٠٧ وذلك منذ عام ١٨٦٥ إلي أن تم التنقيح الشامل لهذا التقنين فى صورة خمس مجموعات من القوانين والمراسيم المستقلة [١].

---

(١) وهذه القوانين والمراسيم هى :

١ - القانون رقم ٤٢٠ فى ١٨ يونيه ١٩٦٦ ، ويكمله المرسوم رقم ١٠٧٨ فى ٣١ يناير ١٩٦٧ بشأن عقود إيجار السفن والنقل البحرى .

٢ - القانون رقم ٥ فى ٣ يناير ١٩٦٧ ، ويكمله المرسوم رقم ٩٦٧ فى ٢٧ أكتوبر ١٩٦٧ بشأن حالة السفن والنظام القانونى لمسئولية ملاكها .

٣ - القانون رقم ٥٢٢ فى ٣ يوليه ١٩٦٧ ، ويكمله المرسوم رقم ٦٤ فى ١٩ يناير ١٩٦٨ بشأن التأمين البحرى .

٤ - القانون رقم ٥٤٥ فى ٧ يوليه ١٩٦٧ ، ويكمله المرسوم رقم ٦٥ فى ١٩ يناير ١٩٦٨ بشأن الحوادث البحرية .

===

أما فى مصر فقد قامت محاولات عديدة لتعديل التقنين البحرى الصادر عام ١٨٨٣ وذلك منذ عام ١٩٣٢ ، ولكن هذه المحاولات ذهبت جهودها أدراج الرياح حتى أصدر وزير العدل القرار رقم ٢١٤ لسنة ١٩٧٤ بتشكيل لجنة لإعداد مشروع جديد للتقنين البحرى ، وانتهت اللجنة من إعداد مشروع متكامل قدمته إلي وزارة العدل فى فبراير ١٩٧٥ . ثم أعيد النظر فى هذا المشروع عدة مرات كان آخرها أمام اللجنة التي شكلت فى وزارة العدل فى أوائل عام ١٩٨٩.

وأخيراً صدر فى ٢٢ أبريل ١٩٩٠ القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بإصدار قانون التجارة البحرية ، والذى نشر فى الجريدة الرسمية في ٣ مايو ١٩٩٠ ، وبدأ العمل به اعتباراً من ٣ نوفمبر ١٩٩٠ تنفيذاً للمادة الثالثة من قانون إصداره التي تقضى بالعمل به بعد ستة أشهر من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية .

ويتكون قانون التجارة البحرية من أربعمائة مادة مقسّمة إلى خمسة أبواب هي على التوالى : السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية ، استغلال السفينة ، الحوادث البحرية ، وأخيراً التأمين البحرى . ويعتبر هذا القانون هو المصدر التشريعى الأول فى مصر للقواعد التي تنظم العلاقات الناشئة عن استغلال السفن فى الملاحة البحرية .

وجدير بالذكر أن نصوص القانون المدنى والقانون التجارى تعتبر بمثابة قواعد عامة لقانون التجارة البحرية ، ومن ثم ينبغى الرجوع إليها عند عدم وجود نص يحكم النزاع فى هذا القانون الأخير ، ولكن بشرط أن تكون متفقة تماماً مع مبادئ التقنين البحري وقواعده الخاصة نظراً لما يتمتع به من ذاتية واستقلال [1].

=== ٥ - القانون رقم ٨ في ٣ يناير ١٩٦٩ ، ويكمّله المرسوم رقم ٦٧٩ فى ١٩ يونيه ١٩٦٩ بشأن المجهز البحرى والبيوع البحرية .

راجع : R . Rodière & E.Du . Pontavice , op . cit , No . 16 . p . 13.

(١) د. سميحة القليوبى . القانون البحرى ، دار النهضة العربية . ١٩٨٧ . رقم ٣ ص ٧.

ب - التشريعات البحرية الخاصة :

أصدر المشرع المصرى فى الفترة التي أعقبت صدور التقنين البحرى القديم تشريعات بحرية مكمّلة تختص بتنظيم مسائل لم ينظمها ذلك التقنين أو مسائل دعى تطور الملاحة البحرية إلي تنظيمها . ومن هذه التشريعات :

(١) القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن . والذى حل محل القانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٣٩ .

(٢) القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن . والذى حل محل القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ الذى كان بدوره قد حل محل القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٤٠.

(٣) القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ في شأن المؤهلات وإعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين علي السفن ، والذى حل محل القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١ ، والقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٤٠.

(٤) القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ فى شأن تنظيم الإرشاد بميناء الاسكندرية ، والذى حل محل القانون رقم ٩ لسنة ١٩٦٥ الذى حل بدوره محل القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨.

(٥) القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ الخاص بتسجيل السفن التجارية المعدّل بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ والقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨ .

(٦) القانون رقم ١٦١ لسنة ١٩٥٩ في شأن تنظيم إرشاد السفن فى ميناء السويس .

(٧) القانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٦١ في شأن النقل البحرى الساحلى .

(٨) القانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٦١ في شأن الكوارث البحرية والحطام البحرى .

وإذا كان قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ قد قرر إلغاء قانون

التجارة البحرية الصادر فى ١٣ نوفمبر ١٨٨٣ فإنه قد حرص على إبقاء غالبية القوانين الخاصة التى أشرنا إليها . والتى سوف تظل مكمّلة لأحكامه . فالمادة الأولى من قانون إصدار قانون التجارة البحرية تنص على أنه " مع مراعاة القواعد والأحكام الواردة فى القوانين الخاصة يعمل بأحكام قانون التجارة البحرية المرافق ، ويلغى قانون التجارة البحرية الصادر فى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ ".

جـ -المعاهدات البحرية الدولية :

لما كان المجال البحري مجالاً دولياً بطبيعته فإن العلاقات البحرية غالباً مايتداخل فيها عنصر أو أكثر من عناصر الدولية مما يثير مشكلة تنازع القوانين، وما يترتب علي ذلك من صعوبة تحديد القانون الواجب التطبيق على المنازعات البحرية ، ولما كانت الأخطار التى تتهدد الملاحة البحرية والظروف التي تواجه السفن والبحارة واحدة . فإن المجال البحرى غدا أرضاً خصبة لجهود التوحيد التي قام بها المجتمع الدولى والتى لامكان فيها للعقائد والفلسفات المختلفة الأمر الذى جعل هذا الفرع من فروع القانون يصل إلي مستوى من التوحيد على الصعيد العالمى لم يصل إليه قانون آخر .

وقد عقدت اتفاقيات بحرية دولية عديدة منها ماعقد فى بروكسل ببلچيكا ومنها ما أبرم فى أماكن متفرقة من العالم :

- معاهدات بروكسل :

تألفت فى أنفرس ببلچيكا سنة ١٨٩٧ هيئة خاصة هى اللجنة البحرية الدولية "Comité Maritime International" ، وتعرف اختصاراً بالحروف " C . M . I " تقوم بدراسة المشروعات التي تعدها الجمعيات الوطنية للقانون البحرى فى كل دولة وتضع نصوص مشروع معاهدة ثم تطلب ، بعدئذ من الحكومة البلچيكية عقد مؤتمر دبلوماسى فى بروكسل تُدعى إليه الدول البحرية . وقد انعقد مؤتمر بروكسل الدبلوماسى عدة مرات وانتهى إلي

وضع عدة معاهدات كبرى هامة هى :

(١) معاهدة ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ بشأن بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحرى ، والتى انضمت إليها مصر بمقتضى القانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٤١ وصدر مرسوم بالعمل بها اعتباراً من أول يناير ١٩٤٤.

(٢) معاهدة ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ بشأن المساعدة البحرية والإنقاذ ، والتي انضمت إليها مصر بمقتضي القانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤١ ، وصدر مرسوم بالعمل بها فى ٣١ يناير ١٩٤٤ . وقد عدّلت هذه الاتفاقية في ٢٧ مايو سنة ١٩٦٧.

(٣) معاهدة ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل البحرى بسند شحن ، والتى صدر مرسوم بإصدارها والعمل بها فى مصر اعتباراً من ٢٩ مايو ١٩٤٤ ، وقد عدّلت هذه الاتفاقية فى ٢٣ فبراير ١٩٦٨ .

(٤) معاهدة ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ بشأن تحديد مسئولية مالك السفينة ، وكانت مصر من الدول الموقعة عليها . وقد ألغيت وحلت محلها اتفاقية تحدد مسئولية مالك السفينة فى ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ ، والتى انضمت إليها مصر بمقتضى القرار الجمهورى رقم ٣٧٥١ لسنة ١٩٦٤ ، وعمل بها اعتباراً من ٣١ مايو ١٩٦٨ . وقد حلت محلها حالياً معاهدة لندن فى ١٩ نوفمبر ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية ، والتى انضمت اليها مصر بالقرار الجمهورى رقم ١٥٠ لسنة ١٩٨٦ ، وأصبحت نافذة فى مصر اعتباراً من أول يوليو ١٩٨٨ .

(٥) معاهدة ١٠ أبريل١٩٢٦ بخصوص الامتيازات والرهون البحرية والتى لم تنضم إليها مصر ، وإن كانت قد تبنت أحكامها فى القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية ، ومن بعده التقنين البحرى الحالى الذى ألغى هذا القانون ضمناً . وقد ألغيت هذه المعاهدة وحلت محلها معاهدة ٢٧ مايو ١٩٦٧.

(٦) معاهدة ١٠ أبريل ١٩٢٦ بخصوص حصانة سفن الدولة ، والتى صدر

بروتوكول مفسّر لها فى ٢٤ مايو ١٩٣٤ ، وصارت نافذة فى مصر اعتباراً من ٧ أغسطس ١٩٦٠ بموجب القرار الجمهورى رقم ٤٢ الصادر فى١٨ مارس ١٩٥٨ .

(٧) معاهدات ثلاث بتاريخ ١٠ مايو ١٩٥٢ تتعلق الأولى بالاختصاص الجنائى فى مسائل التصادم ، والثانية بالاختصاص المدني فى مسائل التصادم، والثالثة بالحجز التحفظى على السفينة . وقد انضمت مصر إلي هذه المعاهدات الثلاث بمقتضى القوانين أرقام ١٣٣ ، ١٣٤ ، ١٣٥ لسنة ١٩٥٦ . وعمل بها اعتباراً من ٢٤ فبراير ١٩٥٦ . وقد أدمج المشرع المصرى أحكام الاتفاقية الثالثة فى المواد من ٥٩ إلي ٦٦ من قانون التجارة البحرية الحالى .

(٨) معاهدة ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ بشأن الركاب المتسللين .

(٩) معاهدة ٢٩ أبريل ١٩٦١ بشأن نقل الركاب بطريق البحر .وقد صدر فى مصر القرار الجمهورى رقم ٤٦٨ لسنة ١٩٦٤ بالموافقة عليها ، وصدر قرار وزير الخارجية فى ٩ يونيه ١٩٦٨ بنشرها فى الجريدة الرسمية والعمل بها اعتباراً من ٤ يونيه ١٩٦٥ .

(١٠) معاهدة ٢٥ مايو ١٩٦٢ بشأن المسئولية عن استغلال السفن الذرية ، وكانت مصر من الدول الموقعة عليها .

(١١) معاهدتان فى ٢٧ مايو ١٩٦٧ ، الأولى بشأن نقل أمتعة الركاب بالطريق البحرى ، والثانية بشأن قيد الحقوق المتعلقة بالسفن فى طور البناء.

(١٢) معاهدة ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩ بشأن التدخل فى البحر العالى فى حالة الحادث الذى يستتبع أو يمكن أن يستتبع التلوث بالزيت .

(١٣) معاهدة ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩ بشأن المسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث .

- معاهدات فى أماكن أخري من العالم :

(١) معاهدة جنيف الخاصة بمؤهلات ربابنة السفن وضباطها الموقعة فى ١٩٣٦ ، والتى انضمت إليها مصر بالقانون رقم ٣٦ لسنة ١٩٣٩ .

(٢) معاهدة جنيف الموقعة فى ٦ مارس ١٩٤٨ الخاصة بإنشاء منظمة دولية استشارية للملاحة ، والتى وافقت عليها مصر بالقانون رقم ٤٦٠ لسنة ١٩٥٣.

(٣) معاهدة القواعد الدولية لمنع التصادم الموقعة فى لندن ١٩٤٨ والتي وقعت عليها مصر بمقتضى القانون رقم ٤٥٩ لسنة ١٩٥٣ .وهناك القواعد الفنية لمنع التصادم فى البحار الملحقة بالاتفاقية السابقة التي اعتمدها المؤتمر الدولى لسلامة الأرواح فى البحار الذى عقد بلندن عام ١٩٦٠ ، ووافقت عليها مصر بقرار رئيس الجمهورية رقم ٢٧٨٦ لسنة ١٩٦٣.

(٤) المعاهدة الدولية لمنع تلوث مياه البحار بالزيت الموقعة فى لندن عام ١٩٥٤ ، والتى عدلت فى ١٣ أبريل ١٩٦٢.

(٥) معاهدة تيسير حركة المرور البحري الدولى الموقعة فى لندن فى ٩ أبريل ١٩٦٥ ، والتى وافقت عليها مصر بالقرار الجمهورى رقم ٢٧٦ لسنة ١٩٨٦ .

(٦) معاهدة لندن الخاصة بخطوط الشحن الموقعة فى ١٩٦٦ ، والتى وافق عليها رئيس الجمهورية بالقرار رقم ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨ .

(٧) اتفاقية سفن الركاب الخاصة لعام ١٩٧١ الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٩٧٢ لسنة ١٩٧٥ .

(٨) معاهدة لندن المسماه باتفاقية القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحر ، والمواقعة فى ٢٠ أكتوبر ١٩٧٢ ، والتى وافق عليها رئيس الجمهورية بالقرار رقم ٣٥٧ لسنة ١٩٨٦ .

(٩) بروتوكول لندن الخاص بمتطلبات أماكن الإقامة بسفن الركاب التى تعمل في الرحلات الخاصة الموقع فى ١٣ يوليه ١٩٧٣ . والذى وافق عليه رئيس الجمهورية بالقرار رقم ١٦٦ لسنة ١٩٨٧ .

(١٠) الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لعام ١٩٧٤ والفصول الملحقة بها من الأول إلي السابع الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٧٢ لسنة ١٩٨١ . وقد حلت هذه الاتفاقية محل اتفاقية لندن فى ١٧ يونيه ١٩٦٠ الخاصة بسلامة الأرواح والتى كانت مصر قد وافقت عليها بالقرار الجمهورى ٨٩١ لسنة ١٩٦٥ وصدر قرار وزير الخارجية فى ٦ أكتوبر ١٩٦٥ بنشرها والعمل بها .

(١١) معاهدة برشلونة التي أقرها مؤتمر الدول الساحلية فى البحر المتوسط فى الفترة مابين ١٢ ، ١٦ فبراير ١٩٧٦ ، والتى وافقت عليها مصر بالقرار رقم ٣١٩ لسنة ١٩٧٨ ، وتسمى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث . ويلحق بها بروتوكولان .

(١٢) معاهدة لندن والمسماة باتفاقية تحديد المسئولية بالنسبة للدعاوى البحرية لسنة ١٩٧٦ ، والتى وافق عليها رئيس الجمهورية بالقرار رقم ١٥٠ لسنة ١٩٨٦ الصادر فى ٦ أبريل ١٩٨٦ ، ووافق عليها مجلس الشعب في جلسته المنعقدة فى ١٥ نوفمبر ١٩٨٧.

(١٣) وهناك أخيراً اتفاقية هامبورج الموقعة فى ٣١ مارس ١٩٧٨ والتى اقترحها مؤتمر التجارة والتنمية تحت رعاية الأمم المتحدة لكى تحل محل معاهدة بروكسل المبرمة فى ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل البحرى بموجب سند شحن . وقد سميت هذه الاتفاقية الجديدة باتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لعام ١٩٧٨ ، وتعرف اختصاراً بقواعد هامبورج ١٩٧٨ ووقعت عليها مصر بالقرار الجمهورى الصادر فى ١٠ مارس ١٩٧٩ ، ودخلت حيز التنفيذ فى أول نوفمبر ١٩٩٢ .

وهذه المعاهدات تعتبر فى مجموعها القانون الدولى البحرى فى مجال علاقات القانون الخاص ، وهى تكون واجبة التطبيق على العلاقات البحرية الدولية للأطراف التي تنتمى إلي الدول المنضمة إليها ، وتلتزم محاكم الدول الموقعة على المعاهدة بتطبيقها بمجرد التصديق عليها وصدور تشريع داخلى بها ، وعندئذ يطبقها القاضى الوطنى كما لو كانت تشريعاً وطنياً . وتبقى العلاقات الوطنية المحضة محكومة بالقانون الوطنى (١).

٢- الأعراف والعادات البحرية :

يقصد بالعرف البحرى " La Coutume Maritime " تلك القواعد غير المكتوبة التي تلزم الأفراد نتيجة استقرارها فى نفوسهم فترة من الزمن ، ويلعب العرف دوراً كبيراً فى المجال البحرى بسبب النشأة العرفية للقانون البحرى . ويتعين علي القاضى تطبيق العرف إذا لم يجد نصاً تشريعياً يحكم النزاع ، وذلك شريطة ألا يخالف العرف قاعدة قانونية آمرة (٢).

وإلي جانب العرف ، ولكن دونه فى المرتبة،توجد العادات البحرية " Les Usages Maritimes " وهى عادات تستمد قوتها من اتجاه نيه الأطراف إلي الأخذ بها إذ نشأت أول الأمر كشروط اتفاقية يدرجها الممارسون للأنشطة البحرية فى عقودهم ، ثم أصبحت بمثابة شروط ضمنية تكمّل هذه العقود ولو لم يُنص عليها صراحة . ومنها الشروط الواردة فى العقود البحرية النموذجية " Les contrats- types" التي اعتادت الهيئات والشركات البحرية المختلفة التعامل بها ، كذلك القواعد الموحّدة التي وضعتها الجمعيات

---

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٢١ ص ٢٢.

(٢) ومع ذلك لوحظ أن العرف قد يلغى أحياناً نصوصاً قانونية آمرة . من ذلك ماقضت به المادة (٢٨٢ تجارى فرنسى) والتى كانت تقابل المادة (١٠٠ بحري مصرى قديم) من وجوب تحرير سند الشحن من أربع نسخ ، ومع ذلك جرى العرف على غير ذلك ، كما أن عقد التأمين البحري لايتضمن دائماً بياناً باسم السفينة كما تقضى بذلك المادة (٣٣٢ تجاري فرنسى) والتى كانت تقابل المادة (١٧٤ بحرى مصرى قديم) . راجع . د.محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٢ ص٣٢ .

والهيئات الدولية لتنظيم مسائل معينة يمكن للممارسين للأنشطة البحرية الاستعانة بها والإحالة إليها فى عقودهم ، كقواعد الخسارات البحرية المشتركة التى اتفق عليها فى يورك عام ١٨٦٤ ، وأنڤرس عام ١٨٧٧ والتي جرت تسميتها بقواعد " يورك وأنڤرس " . وتكفى مجرد الإشارة إلي هذه القواعد لكي تنطبق بتفاصيلها ، كما يمكن للقاضى أن يستخلص من الظروف نية الأطراف الضمنية فى الرجوع إليها (١).

٣ - القضاء :

تعتبر أحكام القضاء مصدراً تفسيرياً من مصادر قانون التجارة البحرية . ذلك أن القاضى لايلتزم بتطبيق حكم محكمة ما مهما كانت درجتها على مسألة مماثلة معروضة أمامه ، وإن كان له أن يستعين بهذا الحكم علي سبيل الاستئناس .

ويقتصر دور القاضى لدينا علي تفسير القواعد القانونية دون خلقها ، إلا إذا انعدم النص الواجب التطبيق فيحكم بما تمليه قواعد العدالة وتحقيق التوازن بين مصالح طرفى النزاع . أما فى النظام الأنجلو - أمريكى فإن دور القضاء أعظم شأناً ، إذ أنه ، من ناحية ، يعتبر مصدراً ملزماً حيث يلتزم القاضى باتباع الأحكام التي تقرر مبادئ جديدة . ومن ناحية أخرى ، يستطيع القاضى أن يخلق القاعدة القانونية ، ولذا يطلق علي هذا النظام نظام القانون القضائى "Case Law" (٢).

هذا وتهتم مختلف الدول بتدوين أحكام القضاء البحري فى مجموعات خاصة بالإضافة إلي المجموعات العامة التي تنشر مختلف الأحكام القضائية . وذلك لنشر أحكام القضاء البحرى ليستفيد منها القائمون بممارسة الأنشطة البحرية فى مختلف الدول (٣).

---

(١) د. علي البارودى ، مبادئ القانون البحرى. منشأة المعارف ١٩٨٣ . رقم ٤ ص ١٧ .

(٢) د.محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٤ ص ٣٣.

(٣) تنشر أحكام القضاء البحري فى مصر فى المجموعات العامة لنشر الأحكام القضائية =

٤ - التحكيم البحرى [1]: L'Arbitrage Maritime

يعتبر التحكيم البحرى مصدراً تفسيرياً هاماً من مصادر قانون التجارة البحرية ذلك أن النسبة الغالبة من المنازعات البحرية تجد طريقها إلي الحل بواسطة التحكيم أمام محكمين متخصصين من اختيار الأطراف دون اللجوء إلي القضاء الوطنى فى هذه الدولة أو تلك ، نظراً لما يتمتع به التحكيم من مزايا تكفل للمتنازعين حل منازعاتهم حلاً عادلاً ومتخصصاً وسريعاً وسرياً بعيداً عن منهج تنازع القوانين المقرر فى القانون الدولى الخاص بمصاعبه وتعقيداته .

هذا وتجرى النسبة الغالبة من التحكيمات البحرية فى لندن أمام محكمى جمعية المحكمين البحريين ، وهيئة اللويدز . كما تتم نسبة كبيرة من التحكيمات البحرية فى نيويورك أمام محكمى جمعية المحكمين البحريين فى حين تتم النسبة الأقل من التحكيمات البحرية فى باريس أمام غرفة التحكيم البحري بباريس ، والمنظمة الدولية للتحكيم البحري .

ويتم نشر أحكام التحكيم الصادرة عن هيئات التحكيم البحري المختلفة

== كمجلة المحاماة ، ومجموعة أحكام النقض . أما فى فرنسا وانجلترا والولايات المتحدة الأمريكية فتنشر ، إلي جانب المجموعات العامة للأحكام ، فى مجموعات متخصصة لنشر أحكام القضاء البحرى ومنها في فرنسا " مجلة القانون البحري الفرنسى "Droit Maritime français" ويشار إليها عادة بالحروف " D . M . F . " . وفى انجلترا : " مجموعة اللويدز "Lloyd's Law Reports" . وفى الولايات المتحدة الأمريكية مجلة القانون البحرى والتجارة : " Journal of Maritime Law and Commerce " . ونأمل أن تدوّن أحكام القضاء البحرى في مصر فى مجموعة خاصة كخطوة على طريق الاهتمام بالدراسات القانونية البحرية لصالح الاقتصاد القومى .

(١) راجع تفصيلاً بشأن التحكيم البحرى : رسالتنا للدكتوراه بعنوان " التحكيم فى المنازعات البحرية . دراسة مقارنة للتحكيم البحري فى لندن ونيويورك وباريس ، مع شرح أحكام قانون التحكيم المصرى فى المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤ " كلية الحقوق جامعة المنوفية ١٩٩٥ . دار النهضة العربية ١٩٩٧.

فى لندن ونيويورك وباريس بما تنطوى عليه هذه الأحكام من سوابق تحكيمية دولية تطبق مصادر قانونية بحرية تلقى القبول لدى الكافة كالمعاهدات البحرية الدولية ، وشروط العقود البحرية النموذجية ، والأعراف والعادات البحرية . والتى تعد دليلاً ومرشداً لكافة المشتغلين بالمجال البحرى من أطراف وقضاة ومحكمين نظراً لما تأتى به من حلول دولية متجانسة حول مختلف المنازعات البحرية[١] .

٥ - الفقه:

يقوم الشراح بدور كبير فى شرح وتفسير أحكام قانون التجارة البحرية ، ويستعين القاضى بآرائهم فى هذا المجال على سبيل الاستئناس ودون إلزام سواء فى الدول التي تتبع النظام اللاتينى ، أو التي تتبع النظام الأنجلو-أمريكى .

ويقصد بالفقه فى هذا الصدد ، الفقه المقارن ، ذلك أن المجال البحري مجال يتسم بالدولية ، الأمر الذى ألقى بأعباء جديدة وشاقة على الفقه البحرى فى كل الدول تتمثل فى الدراسة التحليلية المقارنة للتطبيقات الوضعية للمعاهدات البحرية الدولية ، ومحاولة التوفيق بينها ، وصهرها فى بوتقة واحدة، وإرشاد القضاء إليها وتوجيهه علي نحو تتحقق معه الوحدة الموضوعية المنشودة للنصوص الدولية .

---

(١) يتم نشر ملخصات الأحكام الصادرة عن غرفة التحكيم البحرى بباريس فى مجلة القانون البحرى الفرنسى " D . M . F " أما جمعية المحكمين البحريين بنيويورك فتقوم بنشر النصوص الكاملة للأحكام الصادرة عنها على هيئة مجموعات سنوية ، كما تقوم الجمعية بنشر ملخصات لهذه الأحكام فى مجلتها الشهرية " The Maritime Advisor " .

(٢) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ٩ ص ٣٢.

(خامسا) خطة الدراسة

لما كان قانون التجارة البحرية هو قانون الملاحة البحرية ، فإن السفينة تعتبر ، بحق ، الأداة الرئيسية لهذه الملاحة ، ومن ثم فإن المشرع قد اهتم بوضع نظام قانوني خاص تنفرد به عن غيرها من الأموال العقارية والمنقولة .

بيد أن نجاح الرحلة البحرية يتطلب تضافر جهود العديد من الأشخاص الذين تحكمهم قواعد قانونية تختلف اختلافاً كبيراً عن قواعد القانون البرى ، ويعرفون ، عادة ، بأشخاص الملاحة البحرية . وهم مالك السفينة أو مجهزها ، والربان ، والطاقم وغيرهم .

وغنى عن البيان أن السفينة بعنصرها البشرى ليست غاية ، بل وسيلة للاستغلال البحري عن طريق إيجارها أو استخدامها فى نقل البضائع ، أو الأشخاص ، فضلاً عن استخدامها فى مساعدة السفن الأخرى فى القيام بمهامها وذلك بقطرها أو إرشادها .

والأصل أن تتم الرحلة البحرية وتصل السفينة إلي ميناء الوصول بسلام ، ومع ذلك قد تتعرض السفينة لبعض الحوادث الاستثنائية . كأن تصطدم بسفينة أخرى ، أو تتعرض للخطر فتحتاج إلي مساعدة وإنقاذ من غيرها ، فضلاً عن أن الربان قد يقوم بالتضحية الاختيارية بجزء من حمولتها لدرء المخاطر عنها وإنقاذ مايمكن إنقاذه .

وأخيراً ، ونظراً لكثرة المخاطر البحرية وتعددها ، فمن صالح ملاك السفن أو البضائع التأمين عليها ابتغاء للأمان وطلباً للضمان .

وعلى هذا فإن دراستنا لقانون التجارة البحرية تنقسم إلي خمسة أبواب متبعين فيها نفس المسلك الذي سلكه المشرع المصرى فى قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وذلك علي النحو التالى :

الباب الأول : السفينة .

الباب الثانى : أشخاص الملاحة البحرية .

الباب الثالث : استغلال السفينة .

الباب الرابع : الحوادث البحرية .

الباب الخامس : التأمين البحرى .

الباب الأول
السفينة
Le Navire

تقسيم

السفينة هى أداة الملاحة البحرية . وهى لذلك تعد محور قانون التجارة البحرية حيث تدور حولها معظم أحكامه . وعلى هذا فقد اهتم قانون التجارة البحرية بالسفينة اهتماماً واضحاً حيث أفرد لها الباب الأول منه ، والذى تناول فيه النظام القانونى للسفينة من حيث تعريفها وطبيعتها القانونية ، وحالتها المدنية ، والإشراف الإدارى عليها ، كما تناول فيه الحقوق العينية الأصلية والتبعية التي ترد عليها ، باعتبارها عنصراً من عناصر الثروة البحرية ، فضلاً عن أحكام الحجز التحفظى ،والتنفيذى عليها .

وعلى هذا فإن دراستنا للسفينة تنقسم إلي فصول ثلاثة علي النحو التالى :

الفصل الأول : النظام القانونى للسفينة .

الفصل الثانى : الحقوق العينية التي ترد علي السفينة .

الفصل الثالث: الحجز علي السفينة .

الفصل الأول

النظام القانونى للسفينة

Le Système juridique du Navire

تقتضى دراسة النظام القانونى للسفينة بيان تعريفها وتحديد طبيعتها القانونية أى تحديد موقعها من تقسيم الأموال بين عقارات ومنقولات ، فضلاً عن دراسة مايمكن أن نطلق عليه الحالة المدنية للسفينة ، بالإضافة إلي دراسة الإشراف الإدارى علي السفن .

وعلى هذا فإن دراستنا للنظام القانونى للسفينة تنقسم إلي مباحث ثلاثة علي النحو التالى :

المبحث الأول: تعريف السفينة وطبيعتها القانونية .

المبحث الثانى : الحالة المدنية للسفينة .

المبحث الثالث: الإشراف الإداري علي السفينة .

المبحث الأول

تعريف السفينة وطبيعتها القانونية

لما كانت السفن هى التي تخضع لقانون التجارة البحرية دون غيرها من المنشآت العائمة ، فإنه ينبغى تحديد العناصر التي يجب توافرها فى المنشأة العائمة حتى تكتسب وصف السفينة . ولما كانت الأموال تنقسم إلي عقارات ومنقولات ، فإنه ينبغى أن نبيّن موقع السفينة من هذا التقسيم .

وعلى هذا فإننا سنتناول فى هذا المبحث مطلبين علي النحو التالى :

المطلب الأول : تعريف السفينة .

المطلب الثانى: الطبيعة القانونية للسفينة .

المطلب الأول

تعريف السفينة

Dèfinition du Navire

لم يعرّف التقنين البحري الملغى السفينة تاركاً هذه المهمة للفقه والقضاء [١]. على أن قانون التجارة البحرية قد أتى بتعريف للسفينة في مادته الأولى التى تنص علي أن السفينة هى " كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلي الربح " .

ويبين من هذا التعريف أنه يشترط لاكتساب المنشأة العائمة وصف السفينة ، حتى يطبق عليها قانون التجارة البحرية ، أن تكون صالحة أو قادرة على ممارسة الملاحة البحرية . وهذه الصلاحية أو القدرة على ممارسة الملاحة البحرية يستدل عليها بتوافر أحد شرطين :

(الشرط الأول) قيام المنشأة العائمة بالفعل بممارسة الملاحة البحرية بصفة معتادة أو متكررة :

ينبغى لاكتساب المنشأة العائمة وصف السفينة ، فى مفهوم هذا الشرط ، أن تكون المنشأة العائمة قد قامت بالفعل بممارسة الملاحة البحرية على وجه الاعتياد والتكرار . حيث إن هذه الممارسة المعتادة والمتكررة للملاحة البحرية

---

(١) لم يعرِّف معظم الفقه ، هو الآخر ، السفينة مكتفياً ببيان عناصرها القانونية ، وذلك فى ظل التقنين البحرى الملغى ، فى حين عرَّفها البعض بأنها " العائمة القادرة على الملاحة فى البحر بوسائلها الخاصة ، والتى تقوم بهذه الملاحة فعلاً بوجه معتاد أو على الأقل المخصصة لهذا النوع من الملاحة " (د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٣١ . ص ٢٣) . كما عرَّفها البعض بأنها : " المنشأة التى تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد " . (د. على البارودى . السابق . رقم ١٤ ص ٣١ .)كما عرَّف القضاء السفينة بأنها : " كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد " . (نقض مدنى ٢٤مايو ١٩٨٢ . سابق الإشارة إليه). وبالتالى فإن قانون التجارة البحرية قد أتى في تعريف السفينة مؤكداً هذه التعريفات السابقة .

تعد دليلاً قوياً على صلاحية المنشأة وقدرتها على نقل البضائع والأشخاص بطريق البحر ، ومن ثم سبباً لاكتسابها وصف السفينة .

هذا وتكتسب المنشأة العائمة ، التى قامت بالفعل بممارسة الملاحة البحرية على وجه الاعتياد والتكرار ، وصف السفينة بغض النظر عن حمولتها أو حجمها أو طريقة بنائها أو أبعادها ، وأياً كانت أداة تسييرها شراعية أو بخارية أو ذرية ، وسواء أعدت السفينة بحسب صنعها لتحمل مخاطر الملاحة فى أعالى البحار أو لمجرد الملاحة الساحلية ، وبغير التفات إلي الغرض من تشغيلها بأن كانت سفينة تجارية تهدف إلي تحقيق الربح أو سفينة للصيد أو للنزهة [١].

ويترتب على هذا الشرط النتائج الآتية :

١ - لاتعد سفناً ، فى حكم قانون التجارة البحرية ، المنشآت العائمة التى تقوم بممارسة الملاحة الداخلية أو النهرية والتى تسمى المراكب النهرية "Les Bateaux de Rivière "

٢ - لاتعد سفناً ، فى حكم قانون التجارة البحرية ، المنشآت العائمة التى تعمل داخل الموانى . كالأرصفة المتحركة " Dock flottant " والكبارى العائمة " Ponton " ، والصنادل " Chalande " والكراكات "Dragues" ، والمراكب المعدة لنقل البضائع والركاب من السفن إلي الأرض وبالعكس ، وغيرها من المنشآت العائمة الأخرى التى لا تقوم بممارسة الملاحة البحرية .

٣ - لاتعد سفناً ، فى حكم قانون التجارة البحرية ، المنشآت العائمة التي تمارس الملاحة البحرية مرة واحدة أو مرات متفرقة على سبيل الاستثناء بينما تمارس نشاطها المعتاد فى الملاحة الداخلية أو النهرية . ذلك أن قيام المنشأة العائمة بممارسة الملاحة البحرية لايكفى لاكتسابها وصف السفينة بل يلزم أن تمارس الملاحة البحرية بصفة متكررة أو على وجه الاعتياد .

---

(١) نقض مدنى ٧مايو ١٩٥٩ ، نقض مدنى ٢٤ مايو ١٩٨٢ . سابق الإشارة إليهما .

(الشرط الثانى) إعداد المنشأة العائمة للعمل فى الملاحة البحرية :

ينبغى لاكتساب المنشأة العائمة وصف السفينة ، فى مفهوم هذا الشرط، أن تكون المنشأة العائمة قد تم إعدادها وتخصيصها للعمل فى الملاحة البحرية، وذلك بمراعاة الأصول الفنية فى بناء السفن وإعدادها بالأدوات اللازمة لتمكينها من السير فى البحر بوسائلها الخاصة ، وتجهيزها بطاقمها الخاص حتى ولو لم تكن قد نزلت إلي البحر بعد لتمارس الملاحة البحرية .

هذا وتكتسب المنشأة العائمة ، التى أعدت وخصصت للعمل فى الملاحة البحرية حتى قبل أن تمارس هذه الملاحة بالفعل ، وصف السفينة بغض النظر عن حمولتها أو طريقة بنائها أو أبعادها ، وأياً كانت أداة تسييرها شراعية أو بخارية أو ذرية ، وسواء أعدت للقيام بالملاحة فى أعالى البحار أو لمجرد الملاحة الساحلية ، وبغير التفات إلي الغرض من تشغيلها بأن كانت سفينة تجارية تهدف إلي تحقيق الربح أو سفينة للصيد أو للنزهة .

ويترتب على هذا الشرط النتائج الآتية :

١ - يكتفى لإضفاء وصف السفينة على المنشأة العائمة مجرد إعدادها وتخصيصها للقيام بممارسة الملاحة البحرية ولو لم تكن قد مارستها بالفعل ، وذلك بأن يقصد من بنائها ذلك منذ اللحظة التى ينتهى فيها بناؤها . ذلك أن تمام البناء هو الذى يمكن أن يستدل به على قدرتها أو صلاحيتها للعمل بالملاحة البحرية . أما قبل تمام البناء فلا يمكن ادعاء هذه القدرة وتلك الصلاحية (١).

٢ - لاتعد سفناً ، فى حكم قانون التجارة البحرية ، المنشآت العائمة وهى مازالت فى دور البناء ، وإذا كان المشرع قد عامل هذه المنشآت العائمة معاملة السفن حين أجاز أن تكون محلاً للرهن البحرى (م ٤٤ بحرى) فما ذلك إلا استثناء قصد منه تيسير وتشجيع الائتمان البحرى لكل من المجهز والبانى ،

---

(١) د. حسين الماحى . السابق . رقم ٢٩ص ٢٩.

والاستثناء لايجوز التوسع فيه . ومن ثم فإنه فيما عدا ذلك لايسرى قانون التجارة البحرية على السفن وهى فى دور البناء [١].

متى يبدأ وصف السفينة ؟ ومتى ينتهى ؟

تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من اليوم الذى تصبح فيه قادرة على ممارسة الملاحة البحرية إما بنزولها إلي البحر فعلاً وممارستها للملاحة البحرية على وجه الاعتياد ، أو بإعدادها للقيام بهذه الملاحة بتمام بنائها وتخصيصها للملاحة البحرية ولو قبل نزولها إلي البحر فعلاً . ويظل لها هذا الوصف طالما استمرت قادرة على ممارسة هذه الملاحة .

وعلى هذا فإن وصف السفينة ينتهى بانتهاء قدرة السفينة على ممارسة الملاحة البحرية إما بصفة نهائية ، كما لو تحوّلت إلي حطام "Epave" [٢]، أو بصفة عارضة ، كما لو تحوّلت عن الملاحة البحرية إلي الملاحة النهرية ، أو استغلها مالكها كمدرسة أو مستشفى أو ملهى عائم . حيث يزول عن المنشأة العائمة وصف السفينة من تاريخ تحطمها ، أو من تاريخ عدولها نهائياً عن القيام بالملاحة البحرية [٣].

ملحقات السفينة Agrès et Apparaux

تشمل السفينة ، فضلاً عن هيكلها أو بدنها " Coque ou Corps " ، ملحقاتها اللازمة لتسييرها . كالآلات والأهلاب والرافعات والأوناش ، وقوارب النجاة الموجودة عليها .

وإذا كان الرأى قد اتفق بشأن شمول ملحقات السفينة لما هو لازم لتسييرها ، فإن الرأى قد انقسم بشأن شمول ملحقات السفينة لما هو لازم لاستغلالها كالشباك اللازمة لسفن الصيد . فذهب رأى إلي أن ملحقات

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٤٦ص ٤٧.
(٢) نقض مدنى ٢٤ مايو ١٩٨٢ . سابق الإشارة إليه .
(٣) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٣٢ ص ٢٣.

السفينة لاتشمل إلا ماهو لازم لتسييرها دون مايلزم لاستغلالها [١]. غير أن الرأي الراجح يرى أن الملحقات لاتشمل فقط مايلزم لتسيير السفينة ، بل تمتد لتشمل ، أيضاً ، كل مايلزم لاستغلالها [٢].

ولقد أخذ قانون التجارة البحرية بهذا الرأى الراجح حين نصت المادة (٢/١ بحرى) على أنه : " وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها " .

وعلى هذا فإن جميع التصرفات القانونية التى ترد على السفينة كالبيع والرهن والإيجار تمتد إلي هذه الملحقات دون حاجة إلي النص عليها صراحة فى العقد ، وذلك على أساس تبعية الفرع للأصل ، واعتبار السفينة ، هيكلاً وملحقات ، بمثابة وحدة قانونية " Entité juridique " تتشابه إلي حد ما مع المحل التجاري " Fonds de Commerce " [٣].

المطلب الثانى

الطبيعة القانونية للسفينة

La Nature juridique du Navire

ينص قانون التجارة البحرية فى مادته الرابعة على أنه : " مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة " . وعلى ذلك فإن الطبيعة القانونية للسفينة تتحدد بكونها مالاً ، منقولاً ، لايخضع لقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية :

---

(1) P . Chauveau , Traité de droit Maritime , Paris , 1958 , No : 157-158. مشار إليه فى د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . ص ٤٧.

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٩ ص ٣٩ ، د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٣٤ ص ٢٤ ، د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٤٥ ص ٤٦.

(٣) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٣٤ . ص ٢٤.

(أولاً) السفينة مال :

لاشك أن السفينة مال وليست شخصاً لأنها تدخل فى التعامل بطبيعتها, ويصح أن تكون محلاً للحقوق المالية (م ٨١ مدنى) . وإذا كانت السفينة تتمتع ، كما سنرى ، ببعض صفات الأشخاص من حيازة اسم وموطن وجنسية ، فإن هذا التشابه فى بعض الصفات لاينبغى أن يفضى إلي اعتبار السفينة شخصاً قانونياً ، طبيعياً كان أو معنوياً ، كما كان سائداً فى الولايات المتحدة الأمريكية فى القرن التاسع عشر ، لأن هذا الإفضاء ليس إلا خطأ واضحاً [(١)].ذلك أن الغرض من إضفاء بعض صفات الشخص القانونى على السفينة ليس إلا رغبة فى تحقيق بعض مصالح عملية اقتضت تمييز السفينة عن غيرها من السفن [(٢)].

كذلك لايجوز إضفاء الشخصية القانونية على السفينة إلا بحكم القانون، ذلك أن الأصل أن هذه الشخصية لا تثبت إلا للشخص الطبيعى ، كما لاتثبت للشخص المعنوى إلا مجازاً وبنص القانون . وقد حددت المادة (٥٢ مدنى) الأشخاص الاعتبارية ولم ترد السفينة من بينها ، كما أن الفقرة السادسة من هذه المادة وإن كانت قد قررت أنه يعتبر شخصاً اعتبارياً ، أيضاً ، كل مجموعة من الأشخاص أو الأموال تثبت لهم الشخصية الاعتبارية بمقتضى نص فى القانون ، فإنه لم يرد فى قانون التجارة البحرية مايفيد أن السفينة شخص ، فالسفينة تعتبر مالاً [(٣)].

(ثانياً) السفينة منقول :

تعتبر السفينة من المنقولات إذا نظرنا إلي موقعها من تقسيم الأموال إلي عقارات ومنقولات ، ذلك أنها ليس لها مستقر ثابت وتستطيع التنقل من مكان إلي آخر دون تلف (م ٨٢ مدنى) . وعلى هذا فإنه يجب إخضاع السفينة

(1) M . R . Gouilloud , op . cit , No : 60 , p 45.
(٢) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٣٦ ص ٢٥.
(٣) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٤٧ ص ٤٨.

لأحكام القانون المدنى المتعلقة بالمنقولات فيشترط للتصرف فى السفينة أهلية التصرف فى المنقول ، ولا تطبق عليها أحكام الغبن فى العقار ، فضلاً عن أنها تدخل فى وصية الشخص بمنقولاته دون تخصيص [(١)].

(ثالثاً) السفينة لاتخضع لقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية :

إذا كانت السفينة مالاً منقولاً بطبيعته ، فإن هذا التكييف لم يحل بين القانون وبين إخضاعها ، فى حالات معينة ، لقواعد تماثل القواعد المطبقة على العقارات ، وتبتعد ، بالتالى ، عن القواعد المطبقة على المنقولات .

ومن هذه القواعد عدم خضوع السفينة لقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية (م ٩٧٦ مدنى ، م ٤ بحرى) . ذلك أن الحيازة لو استوفت شروطها كاملة ، واقترنت بالسبب الصحيح وحسن النية فإنها لاتكسب ملكية السفينة لأن السفينة منقول من نوع خاص ذو قيمة كبيرة ويقوم بدور مهم فى الاقتصاد القومى ، فضلاً عن أن نقل ملكيته يقتضى عمل محرر رسمى ثم تسجيله للاحتجاج به على الغير ، وكلاهما إجراء يستبعد بداهة تطبيق قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية ، بل لابد لكسب ملكية السفينة من وجود سبب قانونى من أسباب كسب ملكيتها كالبناء أو الشراء بسند رسمى من مالكها [(٢)].

ومن هذه القواعد ، أيضاً ، أن رهن السفينة لاينعقد إلا بعقد رسمى (م ٤١ بحرى ومابعدها) مع أن الرهن الرسمى لايرد إلا على العقار ، كما أنه يجب شهر التصرفات الواردة على السفينة فى سجل خاص بها على نحو يقترب من شهر التصرفات الواردة على العقار فى السجل العقارى (م ٣/١١ بحرى) ، كذلك فإن الحجز على السفينة أكثر شبهاً بالحجز على العقار من الحجز على المنقول (م ٥٩ بحرى ومابعدها) ، فضلاً عن أن لصاحب حق الامتياز على السفينة حق تتبعها فى أى يد كانت كما هو الحال فى حق الامتياز على العقار (م ٢٩ بحرى ومابعدها) .

---

(١) د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ١١ ص ٢٢.

(٢) د. على البارودى . السابق . رقم ١٥ ص ٣٤.

غيـر أن أوجه الشبـه بين السـفن والعـقـارات لاينبغى أن تخرج بهـا عن التكييف القانونى الصحيح ، وكونها مالاً منقولاً له طبيعة خاصة يخضع أساساً للأحكام المطبقة على المنقولات بحيث يتعين تطبيق هذه الأحكام على السفن وعدم الخروج عليها إلا فى حدود ماورد فى القانون من أحكام خاصة مغايرة .

المبحث الثانى

الحالة المدنية للسفينة

L'état Civile du Navire

إذا كانت السفينة مالاً منقولاً ذا طبيعة خاصة ، نظراً لأن المشرع البحري قد خصها ببعض الأحكام التي انفردت بها عن سائر المنقولات لتقترب من العقارات ، فإن المشرع قد خص السفينة ، أيضاً ، ببعض الأحكام التى انفردت بها عن سائر المنقولات والعقارات لتقترب من الأشخاص الطبيعيين فى محاولة لتمييزها عن غيرها من السفن الأخرى بتحقيق ذاتيتها وتكوين حالتها المدنية .

ومن هذه الأحكام اشتراط تسمية السفينة ، واتخاذها موطناً معيناً ، وحمولة ودرجة محددتين ، فضلاً عن تمتعها بجنسية دولة معينة .

وعلى هذا فإننا سنبحث الحالة المدنية للسفينة فى خمسة مطالب على النحو التالى :

المطلب الأول : اسم السفينة .

المطلب الثانى: موطن السفينة .

المطلب الثالث: حمولة السفينة .

المطلب الرابع: درجة السفينة .

المطلب الخامس: جنسية السفينة .

المطلب الأول

اسم السفينة

Le Nom du Navire

أوجب المشرع فى المادة (٢/٦) من قانون التجارة البحرية أن تتخذ كل سفينة اسماً توافق عليه الجهة الإدارية المختصة ، وأن يوضع على مكان ظاهر منها وفقاً للأحكام التي يصدر بها قرار من الوزير المختص .

وعلى هذا فإنه يتعين على كل مالك أن يختار لسفينته اسماً خاصاً بها لتتميز به عن غيرها من السفن الوطنية الأخرى التي تتحد معها فى نفس الجنسية حماية للغير الذى قد تترتب له حقوق عليها حتى يتسنى له اقتضاء حقوقه . أما إذا اختلفت جنسية السفن فلا ضير من تشابه أسمائها إذ يمكن لاختلاف الجنسية التمييز بينها .

وقد ألزمت المادة الخامسة من القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ ، المعدّل بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٢ والقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨ بشأن تسجيل السفن ، مالك السفينة ، قبل تسجيلها ، بأن يحصل على موافقة مصلحة الموانى والمنائر على اسم السفينة الذى اختاره لها ، كما ألزمته المادة (١٣) من نفس القانون بالحصول على موافقة نفس الجهة على تغيير اسم السفينة إذا أراد تغييره فى أى وقت .

كذلك أوجبت المادة الثامنة من نفس القانون كتابة اسم السفينة على مقدمتها من الجانبين ، وكذا على مؤخرتها ، وذلك بحروف ظاهرة وبلون مخالف للونها .

فإذا خولفت الأحكام السابقة من قبل مالك السفينة ، أو مجهزها أو ربانها بإخفاء الاسم أو طمسه أو محوه ، فإن قانون التجارة البحرية قد رتّب على هذه المخالفات جزاءات مشدّدة تتمثل فى الحبس مدة لا تجاوز سنة ، وبغرامة لاتجاوز ثلاثة آلاف جنيه ، أو بإحدى هاتين العقوبتين ، وذلك مالم يكن القصد من المخالفة إخفاء وقوع السفينة فى الأسر (م ٦/٤ بحرى) .

المطلب الثانى

موطن السفينة

Le port d'attache du Navire

يتعين على كل سفينة أن تتخذ لها موطناً قانونياً يتمثل فى ميناء قيدها أو تسجيلها " Le Port d'immatriculation " الذى يختاره مالكها الذى له الحق ، أيضاً ، فى تغييره .

وقد أوجب قانون التجارة البحرية وضع رقم تسجيل السفينة علي مكان ظاهر منها وفقاً للأحكام التى يصدر بها قرار من الوزير المختص (م ٢/٦ بحرى) ، كما أوجب قانون تسجيل السفن فى مادته الثامنة كتابة ميناء تسجيل السفينة على مؤخرتها بحروف ظاهرة ، وبلون يختلف عن لونها ، كما منع السفينة من اتخاذ أكثر من موطن .

وموطن السفينة التي تريد اكتساب الجنسية المصرية هو مكان جنسيتها ذلك أن قانون التجارة البحرية قد اشترط ، فى مادته الخامسة/لاكتساب السفينة الجنسية المصرية أن تكون مسجلة فى أحد الموانى المصرية .

وموطن السفينة قد يتحد مع ميناء استغلالها " Le Port d'armement " كما إذا سجلت السفينة فى الاسكندرية ، وباشرت نشاطها ، أيضاً . منها ، وقد يختلف موطن السفينة عن ميناء استغلالها . كما إذا سجلت السفينة فى دولة لاتطل على بحار كسويسرا ، وباشرت نشاطها فى دولة أخرى بحرية .

ويفيد موطن السفينة فى تمييزها عن غيرها من السفن ، كما تقيد فيه كافة التصرفات القانونية التى ترد عليها كنقل ملكيتها أو رهنها ، فضلاً عن اختصاص المحاكم التى يقع فى دائرتها ميناء تسجيل السفينة بنظر الجرائم التى ترتكب على ظهرها (م ٢٦ من القانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن) . بالإضافة إلي اختصاص المحكمة الابتدائية

التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة التي ترفع العلم المصرى بنظر الدعاوى العينية المتعلقة بها مالم ينص القانون على غير ذلك (م ١٠ بحرى) .

المطلب الثالث

حمولة السفينة

Tonnage ou jauge du Navire

قرر قانون التجارة البحرية فى المادة (٢/٦) أنه يجب على مالك السفينة أن يبين حمولتها الكلية ، وحمولتها الصافية بعد تحديدها بقرار من جهة الإدارة المختصة فى صورة شهادة تعطيها بذلك [1]. كما قرر قانون تسجيل السفن فى مادته الرابعة عدم جواز تسجيل السفينة قبل قياسها لتقدير حمولتها بمعرفة إدارة التفتيش البحرى ، وأوجب فى مادته الثامنة حفر مقدار الحمولة الصافية للسفينة على كمرها الرئيسى .

وحمولة السفينة هى سعتها الحجمية ، ووحدة قياسها وفقاً لطريقة مورسم الانجليزية " La Méthode de Moorsom " هى الطن الحجمى " Tonneau"، وهو يساوى مائة قدم مكعب أو ٢,٨٣ متر مكعب .

وحمولة السفينة نوعان : حمولة كلية أو إجمالية " La jauge Brute" وتمثل مجموع فراغ السفينة بأكملها ، وحمولة صافية "La jauge nette " وتمثل مجموع الفراغ الذى يخصص بالفعل لنقل البضائع أو الأشخاص . أى أن الحمولة الصافية هى الحمولة الكلية مخصوماً منها الفراغات المخصصة لإقامة أفراد الطاقم ، والفراغات المشغولة بآلات تسيير السفينة ، والفراغات

---

(١) تعطى شهادة حمولة السفينة وفقاً لتعليمات اتفاقية لندن المبرمة فى ٢٣ يناير ١٩٦٩ التي حلت محل اتفاقية أوسلو المبرمة فى ١٠ أكتوبر ١٩٤٧ التي دخلت حيز التنفيذ اعتباراً من ١٨ يوليو ١٩٨٢ ، ولا تطبق إلا على السفن التى تقوم برحلات دولية . ويزيد طولها على ٢٤ متراً ، وتكون مسجلة فى إحدى الدول الموقعة ، ويكون قد شرع فى بنائها اعتباراً من ١٨ يوليو ١٩٨٢ أو تكون موجودة اعتباراً من عام ١٩٨٤ إذا كانت قد بنيت قبل ١٨ يوليو ١٩٨٢ .
راجع : R . Rodière & E . Du Pontavice , op . cit , No : 37 , p 37.

المستعملة لإدارة مناوراتها كحجرة القيادة وحجرة الخرائط . وبمعنى آخر فإن الحمولة الكلية تعبر عن أبعاد السفينة ، أما الحمولة الصافية فتعبّر عن أهلية الاستغلال التجاري [١].

ويختلف الفرق بين الحمولة الكلية والحمولة الصافية تبعاً لنوع السفينة ، فيقل هذا الفرق مثلاً في السفن الشراعية " Les Navires à voiles " لعدم وجود مساحات كبيرة تشغلها الآلات أو يقيم فيها البحارة ، في حين يظهر الفرق بوضوح بين الحمولتين في سفن البضائع أو الركاب حيث تقل الحمولة الصافية عن الحمولة الكلية نظراً لوجود مساحات كبيرة تشغلها آلات السفينة ، وأفراد طاقمها [٢].

وتختلف حمولة السفينة عن وزنها " La portèe en lourd du Navire" ، وذلك أن الوزن بيان تجاري يذكر أحياناً في الممارسات البحرية الحديثة خاصة بالنسبة لسفن نقل المواد الخام كالبترول ، أو البضائع غير المعبأة كالقمح ، ويعبر عن الوزن الذي تستطيع السفينة حمله من بضائع ، ويقاس بالطن الوزني ، وهو يساوي ألف كيلو جرام [٣].

ويفيد تقدير حمولة السفينة في تمييزها عن غيرها من السفن ، وفي تحديد أجرة النقل في حالة تأجيرها ، وفي تقدير الرسوم المستحقة عليها كرسوم المواني والإرشاد ، وفي تقدير التعويض المستحق عن تأخيرها في شحن أو تفريغ الحمولة ، وفي تحديد مسئولية مالكها ، فضلاً عن اشتراط قانون تسجيل السفن تقدير حمولة السفينة لجواز تسجيلها في سجل السفن (م ٤) ، وإعفاء نفس القانون لسفن الصيد والنزهة من واجب التسجيل إذا قلت حمولتها الكلية عن عشرة أطنان (م ٢/١) .

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٤ ص ٤١.

(٢) د. سميحة القليوبي . السابق . رقم ١٤ ص ٢٥.

(3) M . R . Gouilloud , op . cit , No : 66 , p . 48.

المطلب الرابع
درجة السفينة
Côte du Navire

درجة السفينة هى مرتبتها حيث إن السفن تختلف فيما بينها من حيث طريقة بنائها ، ومواصفاتها ، وحمولتها ، وتجهيزاتها ، ووسائل أمانها اختلافاً من شأنه إمكان تقويمها وفقاً لأسس موحدة ثم تصنيفها إلي درجات تبعا لقيمتها الاقتصادية إلي سفينة من الدرجة الأولى ، وسفينة من الدرجة الثانية ، وأخرى من الدرجة الثالثة ، وهكذا .

وتتولى مهمة تقويم السفن وتصنيفها وترتيبها إلي درجات شركات دولية متخصصة تعرف باسم : شركات الإشراف أو التصنيف " Société de Classification " وأهمها على الصعيد الدولى شركة اللويدز الانجليزية " Lloyd's register of shipping" التي أسسها إدوارد لويدز فى نهاية القرن السابع عشر ، وهيئة فريتاس الفرنسية " Bureau Véritas " التى تأسست فى انفرس عام ١٨٢٨ ثم انتقلت إلي باريس عام ١٨٣٢ ، وهيئة الإشراف البحرية الأمريكية " The American Bureau of Shipping". التى تأسست عام ١٨٦٠ (١).

وتتولى هذه الشركات عن طريق خبرائها وتابعيها المنتشرين فى جميع أنحاء العالم الإشراف على السفن أثناء بنائها للتأكد من مطابقة البناء للمواصفات المتفق عليها تمهيداً لمنحها شهادة معتمدة بالدرجة التى تستحقها بعد تمام بنائها ، كما تقوم هذه الشركات بالفحص الدورى للسفن التي قامت بتصنيفها للتأكد من جدارتها بالاحتفاظ بدرجتها أو للتقرير بخفض هذه الدرجة أو حرمانها منها كلية ، كما تقوم هذه الشركات بمعاينة السفينة عند حدوث حادث معين أو أى سبب آخر يقتضى هذه المعاينة .

---

(1) R . Rodière , Le Navire , Dalloz , 1980 , No : 49 , P 61-62.

ورغم أن شركات الإشراف أو التصنيف شركات خاصة إلا أنها قد اكتسبت سمعة طيبة وثقة كبيرة فى مجال تقدير درجات السفن مما أضفى على الشهادات التى تمنحها قيمة دولية واحتراما من الدول المختلفة لما تحتويها من بيانات (١).

ويفيد تقدير درجة السفينة فى تمييزها عن غيرها من السفن ، وفى تقدير ثمنها فى حالة بيعها ، وفى تحديد أجرة النقل فى حالة تأجيرها ، وفى تحديد قسط التأمين فى حالة التأمين عليها ، كما تعد شهادة تقدير درجة السفينة قرينة على صلاحية السفينة للملاحة ، وإن كان القضاء فى معظم الدول قد استقر على اعتبارها قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس (٢) .

ورغم حرص شركات الإشراف على الدقة المتناهية ، وعنايتها البالغة فيما تصدره من بيانات ، فليس من المستبعد أن يخطئ خبراؤها فى التقدير ، الأمر الذى يرتب مسئوليتها . ولذلك فقد درجت هذه الشركات على اشتراط إعفائها من المسئولية عن أخطائها وأخطاء تابعيها وذلك فى سجلاتها ونشراتها والعقود التي تبرمها ، مما يثير التساؤل حول أساس هذه المسئولية وشروط الإعفاء منها

فأما عن مسئولية شركة الإشراف قبل من تعاقد معها ، كالمالك أو

---

(١) تنص السادة العاشرة من القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن على أن " تعين بقرار من وزير النقل البحرى هيئات الإشراف البحري التى تقبل شهاداتها وتقارير المعاينة التى تصدرها للسفن والوحدات البحرية المسجلة بها فيما يختص بتعيين درجة تصنيف السفن أو الوحدات البحرية " ... وقد صدر القرار الوزارى رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩٠ والذى ذكر أن هيئات الإشراف المعترف بها فى مصر هى هيئة اللويدز الانجليزية Lloyd's register of " shipping " ، وهيئة ڤيرتاس الفرنسية " Bureau Véritas " ، وهيئة الإشراف البحرية الأمريكية " the American Bureau of shipping "هيئة ناڤال الإيطالية " Registro Italiano Navale ، وهيئة نورسك ڤيرتاس النرويجية " Norske véritas " ، وهيئة جيرمانشر لويد الألمانية " Germanischer Lloyd " وهيئة تسجيل السفن لاتحاد الجمهوريات السوڤيتية ، وهيئة نيپون كايجى كيوكاى اليابانية Nippon Kaigi " Kiokai هذا وتجرى الإدارة المركزية للتفتيش البحرى بمصلحة الموانى والمنائر الدراسات الفنية والقانونية للنظر فى إضافة هيئات إشراف جديدة (م ١٨ من القرار الوزارى) .

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٦ ص ٤٣ والأحكام القضائية المشار اليها .

المؤمّن أو المستأجر ، فإنها مسئولية عقدية أساسها العقد المبرم بينهما . وتعتبر شروط الإعفاء من المسئولية ، فى هذه الحالة ، صحيحة من الناحية القانونية ، ويترتب عليها إعفاء الشركة من المسئولية عن أخطائها إلا فى حالة الغش أو الخطأ الجسيم ، كما تعفى الشركة من المسئولية عن أخطاء تابعيها حتى فى حالة الغش أو الخطأ الجسيم (م ٢/٢١٧ مدنى) [1].

وأما عن مسئولية شركة الإشراف قبل الغير الذى لم يتعاقد معها ، بل اعتمد على البيانات الصادرة عنها ، فإن مسئوليتها تكون مسئولية تقصيرية بشرط أن يثبت المضرور الخطأ والضرر وعلاقة السببية وفقا للقواعد العامة (م١٦٣ مدني) . بيد أن شروط الإعفاء من المسئولية لا يحتج بها فى مواجهة الغير حتى ولو كانت مدرجة فى العقد المبرم بين شركة الإشراف والمالك أو المستأجر ، ليس فقط إعمالاً لمبدأ نسبية أثر العقد ، فيما بين طرفيه ، بل وأيضاً لأن المسئولية التقصيرية تتعلق أحكامها بالنظام العام [2].

---

(١) ومع ذلك فقد استقر القضاء الفرنسى على قصر أثر مثل هذه الشروط على الأخطاء البسيطة الصادرة عن خبراء شركات الإشراف بحيث لاتسرى هذه الشروط فى حق المجهز إذا كان خطأ الخبراء جسيماً أو كانت الأضرار التي تلحق بهم ناتجة عن غش من هؤلاء الخبراء .
راجع: Req . 15 Mai 1923 , D . 1923 , I , 81 , note . H . Rousseau &: Comm . 15 Juin 1959 , D . 1960 , 97 , note : R.Rodière . en : R.Rodière , Le Navire , op . cit , No : 51 , p . 66.

(٢) د. زكى الشعراوى . السابق . رقم ١٢٤ . ص ١٧٤.

المطلب الخامس

جنســـية الســـفينة

La Nationalité du Navire

رغم أن الجنســـية لاتمنح للأمـوال لكونهـا رابطة قـانونيـة بين الدولة والشخص الطبيعى أو الاعتبارى ، إلا أنه نظراً لما للسفينة من طبيعة خاصة نتيجة سهولة انتقالها من مكان لآخر ، ووجودها فى أعالى البحار حيث لا سيادة لدولة أو لأخرى ، فإنه وجب ارتباط السفينة بدولة معينة تكتسب جنسيتها ، وتسير رافعة علمها ، وإلا اعتبرت سفينة قرصنة " Pirate " ، والقرصنة عدو مشترك لجميع الشعوب (١).

ونبحث في جنسية السفينة من خلال البحث في : شروط اكتساب السفينة للجنسية المصرية ، وفى إثبات الجنسية المصرية ، ثم فى آثار اكتساب السفينة للجنسية المصرية كل فى فرع مستقل .

الفرع الأول

شروط اكتساب السفينة للجنسية المصرية

تنص المادة الخامسة من قانون التجارة البحرية على أنه : " مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها فى قوانين خاصة ، تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة فى أحد موانيها ، وكانت مملوكة لشخص طبيعى أو اعتبارى يتمتع بهذه الجنسية ، فإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع اشترط أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين " .

وعلى هذا فإنه يشترط لاكتساب السفينة للجنسية المصرية توافر شرطان هما : شرط الملكية الوطنية ، وشرط التسجيل فى ميناء مصرى . ولما كانت المادة السابقة تحيل بشأن الشروط الأخرى إلي نصوص القوانين الخاصة عندما

(1) R . Rodière & E.Du . Pontavice , op . cit , No : 47 , p 44.

تحفظت بقولها "... مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها فى قوانين خاصة " ، فإنه بالرجوع للقوانين الخاصة يضاف شرط ثالث نصت عليه المادة العاشرة من القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن ، وهو شرط الطاقم الوطنى . وتفصيل هذه الشروط الثلاثة فيما يلى :

(الشرط الأول) شرط الملكية الوطنية :

ينبغى لكى تكتسب السفينة الجنسية المصرية أن تكون مملوكة بكاملها لشخص واحد مصرى الجنسية ، سواء أكان شخصاً طبيعياً أم معنوياً ، فإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فيشترط لاكتسابها الجنسية المصرية أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لشخص أو لأشخاص طبيعيين أو اعتباريين يتمتعون بالجنسية المصرية .

ولايفرق القانون ، فيما يخص الشخص الاعتبارى ، بين شركات الأشخاص وشركات الأموال ، فيكفى أن تكون الشركة المالكة للسفينة مصرية ، ويتحقق ذلك الوصف متى كانت مصر هى مقر المركز الرئيسى لإدارة الشركة دون اشتراط توافر نسبة مصرية معينة فى رأسمال الشركة أو فى تشكيل إدارتها . فالعبرة إذن بجنسية الشركة نفسها وليست بجنسية الشركاء [١].

ومعني ذلك أنه إذا توافرت الشروط الأخرى ، فإن السفينة يجوز لها اكتساب الجنسية المصرية حتى ولو كانت تملكها شركة يملك رأسمالها أجانب ، ولكنها تتخذ من مصر مركزاً رئيسياً لإدارتها . وإذا كانت المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية تبرر هذا الحكم بأنه يتمشى مع سياسة الانفتاح

---

(١) وبذلك يكون المشرع البحرى قد حسم خلافاً فقهياً ثار فى ظل التقنين البحرى الملغى حول ما إذا كان يكفى أن تكون الشركة المالكة للسفينة مصرية على أساس وجود مركز إدارتها الرئيسى فى مصر ، أم يجب ، فوق ذلك ، أن يكون جميع الشركاء مصريين . راجع فى هذا الخلاف الفقهى :د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٤١-٤٣ ص ٤٨-٥٠ ، د. علي البارودى . السابق . رقم ٤٢ ص ٥٨-٦١ ، د. زكى الشعراوى . السابق . رقم ١٤٢ ، ١٤٣ ص ١٨٨-١٩١.

الاقتصادى من حيث استقدام رءوس الأموال الأجنبية واستثمارها فى ميدان الاستغلال البحرى ، فإن البعض يتخوف - بحق - من احتمال سيطرة رأس المال الأجنبى بطريق غير مباشر على قطاع هام من القطاعات الاقتصادية هو قطاع النقل البحرى [١].

(الشرط الثانى) شرط التسجيل فى ميناء مصرى :

يتعين لكى تكتسب السفينة الجنسية المصرية أن يتم تسجيلها فى أحد الموانى بواسطة إدارة التفتيش البحري بهيئة الموانى والمنائر التابعة لوزارة النقل البحرى [٢]. وعلى ذلك فلا تكتسب السفينة المسجلة فى ميناء أجنبى الجنسية المصرية ولو كانت مملوكة لمصريين .

(الشرط الثالث) شرط الطاقم الوطنى :

لم يتضمن قانون التجارة البحرية شرطاً يقضى بضرورة توافر الجنسية المصرية فى أفراد طاقم السفينة لاكتسابها الجنسية المصرية ، ولكن لما كان القانون قد استهل نص المادة الخامسة التي ذكرت الشرطين السابقين بعبارة : "مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها فى قوانين خاصة " ، ولما كان يشترط لاكتساب السفينة للجنسية المصرية ضرورة تسجيلها فى ميناء مصرى ، فإنه ينبغى حتى يتم التسجيل فى أحد الموانى المصرية مراعاة الشروط المنصوص عليها فى قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ .

ومن الاشتراطات المنصوص عليها فى قانون تسجيل السفن الاشتراطات الخاصة بتوافر الجنسية المصرية فى طاقم السفينة ، والتى نصت عليها المادة العاشرة من هذا القانون التى تقضى بوجوب شطب تسجيل السفينة فى حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة ،

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٤٤ ص ٥١ ، د. محمود سمير الشرقاوى السابق . رقم ٥٨ . ص ٦٢ ، د. جلال وفاء محمدين . قانون التجارة البحرية . دار الجامعة الجديدة . ١٩٩٧ . ص ٦٦.

(٢) راجع بالتفصيل تسجيل السفن فى مصر . لاحقاً ص . ٦٢ .

وضباط الملاحة ، والمهندسين البحرين ، والربان وتبين هذه الاشتراطات بقرار من وزير المواصلات .

وقد صدر القرار الوزارى رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ الذى ينص فى مادته الأولى على أنه : " يجب ألا تقل نسبة عدد المصريين من ربان ، وضباط الملاحة ، والمهندسين البحريين ، ومن فى حكمهم كضباط اللاسلكى ، والأطباء ، والكتبة، والمخزنجية ، وكذا من البحارة ومن فى حكمهم كالوقادين ، والسفرجية ، والطباخين الذين يعملون بالسفن التجارية المصرية عن ٩٥٪ من مجموع عددهم فى السفينة ، ولايقل مجموع مرتباتهم عن ٩٠٪ من مجموع مرتبات هذه الطوائف" .

وعلى هذا وجب احترام هذا الشرط بما يحمله من ضرورة توافر نسبة معينة للمتمتعين بالجنسية المصرية بين أفراد طاقم السفينة ، وإلا رفضت إدارة التفتيش البحرى تسجيل السفينة ، ومن ثم رفضت منحها الجنسية المصرية .

الفرع الثانى

إثبات الجنسية المصرية

يتم إثبات جنسية السفينة المصرية إما عن طريق العلم المصرى الذى ترفعه ، أو عن طريق شهادة تسجيل السفينة التى يجب على الربان الاحتفاظ بها ضمن أوراق السفينة .

١ - العلم

تنص المادة (١/٦بحري) على أنه : " على كل سفينة مصرية أن ترفع علم جمهورية مصر العربية ، ولايجوز أن ترفع علماً آخر إلا فى الحالات التى يجرى فيها العرف البحرى علي ذلك " . كما تضع الفقرة الرابعة من نفس المادة عقوبة على مخالفة هذا الحكم من جانب المالك أو الربان ، وذلك بالحبس مدة لاتجاوز ستة أشهر ، وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه مصرى ، أو بإحدى

هاتين العقوبتين إلا إذا كان القصد من المخالفة اتقاء وقوع السفينة فى الأسر .

وعلي ذلك فإن الأصل أن يتم إثبات الجنسية المصرية للسفينة عن طريق العلم المصرى الذى ترفعه .

٢ - وثيقة التسجيل المصرية :

إذا كان الأصل أن السفن المصرية ترفع العلم المصرى فى إثبات ظاهرى لجنسيتها ، فإن هذا الإثبات غير كاف ، إذ أن السفينة قد ترفع علماً لا يكون لها الحق فى رفعه ، وقد تؤذن السفينة فى رفع علم غير الذي تخوله إياها جنسيتها ، ولذلك يكون إثبات جنسية السفينة بالسند الذي تصدره السلطات المختصة فى الدولة التي تتبعها السفينة بعد تسجيلها فى سجل السفن الوطنية والذى ينبغى أن يحتفظ به الربان ضمن أوراق السفينة . ويسمى هذا السند في مصر " شهادة تسجيل مصرية " ، وهى تصدر عن مصلحة الموانى والمنائر بعد التحقق من توافر الشروط التى يتطلبها القانون المصرى لاكتساب السفينة للجنسية المصرية ، وقيامها بتسجيل السفينة فى سجل السفن . وهذه الشهادة تعد دليلاً كافياً على أن السفينة مصرية [١].

الفرع الثالث

آثار اكتساب السفينة للجنسية المصرية

يترتب على اكتساب السفينة للجنسية المصرية آثار معينة يمكن حصرها فى نواح ثلاث :

١ - الناحية السياسية :

يترتب علي اكتساب السفينة للجنسية المصرية تمتعها بحماية السلطات المصرية فى الداخل ، وبحماية السلطات الدبلوماسية والقنصلية التابعة لها فى الخارج ، وذلك سواء فى وقت السلم أو في وقت الحرب ، تبعاً للمبدأ المعمول

(١) د. مصطفي كمال طه . السابق . رقم ٤٨ ص ٥٤.

به فى القانون الدولى العام ، وهو مبدأ العلم يحمى البضائع Le Pavillon " Couvre les marchandises " أى أن العلم المحايد يحمى السفن التجارية وماعليها من المصادرة إلا إذا كانت تحمل مهربات حربية [١]. وعلي هذا فإن العلم المصرى هو الذى يحدد حقوق السفينةوواجباتها فى زمن السلم والحرب على السواء .

٢ - الناحية الاقتصادية :

يترتب على اكتساب السفينة للجنسية المصرية تمتعها بميزات لا تتمتع بها السفن الأجنبية تنبع من حرص الدولة علي حماية وتشجيع أسطولها التجارى لأهميته للاقتصاد القومى .

ومن هذه الميزات قصر عمليات الصيد والقطر والإرشاد فى المياه الإقليمية المصرية على السفن المصرية دون غيرها ، وكذا ممارسة الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية . وذلك تنفيذاً لما ورد فى المادة (١/٨بحرى) التى تنص على أنه : " لايجوز لغير السفن التي تتمتع بالجنسية المصرية الصيد أو القطر أو الإرشاد فى المياه الإقليمية ، كما لا يجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية " [٢].

ومن هذه الميزات ، أيضاً ، الحماية الاقتصادية الشاملة التى أضفتها على السفن المصرية مسئولية هيئة القطاع العام للنقل البحرى عن تنمية الاقتصاد القومى عن طريق النشاط الملاحى والتجارى فى داخل البلاد وخارجها ، ودعم النقل البحرى ، ووضع سياسة تدريب العاملين فى مرفق النقل البحرى ،

---

(١) د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ١٨ ص ٢٩.

(٢) لم يرد حظر قيام السفن الأجنبية بممارسة عمليات الصيد أو القطر أو الإرشاد فى المياه الإقليمية ، وكذا حظر ممارستها للملاحة الساحلية بين الموانى المصرية مطلقاً ، حيث أجازت المادة (٢/٨بحرى) للسفن الأجنبية القيام بأى من هذه العمليات بشرطين : **(الأول)** صدور قرار من الوزير المختص بالترخيص للسفن الأجنبية فى القيام بعمل أو أكثر من هذه الأعمال . **(والثانى)** أن يصدر هذا الترخيص لمدة زمنية محددة .

وعقد الاتفاقيات الخاصة بأجور النقل البحرى ، أو توزيع البضائع أو تحقيق المزايا المشتركة بين الهيئة والهيئات الشبيهة بها فى الدول الأخرى [(١)].

وأخيراً قد يتخذ تمييز السفن المصرية عن غيرها شكل إعانات سنوية تقدمها الدولة لشركات الملاحة البحرية .

٣ - الناحية القانونية :

يترتب على اكتساب السفينة للجنسية المصرية خضوعها للقانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن سلامة السفن الذى ينظم رقابة الدولة وإشرافها على السفن المصرية فيما يتعلق بصلاحيتها للملاحة ، وبسلامتها ، وتنظيم العمل على ظهرها .

كذلك يرتب اكتساب السفينة للجنسية المصرية أثره القانونى الهام الذى يتمثل فى حل مسألة تنازع القوانين لتحديد القانون الواجب التطبيق على السفينة نظراً لشهرة قاعدة الإسناد التى تقرر تطبيق قانون العلم " Loi de pavillon " والتى تنطبق إلي أوسع مدى عندما تكون السفينة فى عرض البحر، سواء أكانت سفينة خاصة أم سفينة تجارية أم سفينة حربية ، وكذا عندما تكون السفينة فى المياه الإقليمية لدولة أو لأخرى بشرط أن تكون السفينة حربية أو عامة . أما إذا كانت السفينة خاصة أو حكومية تجارية وموجودة فى المياه الإقليمية لدولة أجنبية أو فى ميناء أجنبى فإن اختيار القانون الواجب التطبيق يتوقف على فحص كل حالة على حدة . كما يتوقف على نوعية النزاع المعروض، وكونه متعلقاً بجريمة جنائية أو مدنية ، إلي غير ذلك مما يجد محلاً لدراسته فى القانون الدولى الخاص [(٢)].

---

(١) يحظر القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ على الوزارات والمصالح الحكومية والهيئات والمؤسسات العامة والشركات/التي تملك الحكومة أو إحدى المؤسسات والمصالح العامة ٢٥٪ أو أكثر من أسهمها ، الارتباط بنقل البضائع أو الركاب بحراً إلا عن طريق الشركات التابعة للمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ، والتى تسمى ، حالياً ، هيئة القطاع العام للنقل البحرى تطبيقاً للقانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٨٣ بشأن هيئات القطاع العام وشركاته .

(٢) د. على البارودى . السابق . رقم ٤٧ ص ٦٥.

المبحث الثالث

الإشراف الإدارى على السفن

يتمثل الإشراف الإدارى على السفن المصرية فى تسجيلها لدى إدارة التفتيش البحرى بهيئة الموانى والمنائر وفقاً لنظام السجل العينى المقرر قانوناً والذى يكسب السفينة الجنسية المصرية ، ومن ثم يعطى الإدارة سلطات واسعة فيما يتعلق بنوع آخر من الإشراف يتمثل فى رقابتها على سلامة هذه السفن ، والاطلاع على أوراقها .

وعلي هذا فإننا سنقسم هذا المبحث إلي ثلاثة مطالب على النحو التالى :

المطلبالأول : تسجيل السفن .

المطلبالثانى : الرقابة الإدارية علي سلامة السفن .

المطلبالثالث : أوراق السفينة .

المطلب الأول

تسجيل السفن

رغم أن السفن المصرية كانت تسجل لدى إدارة التفتيش البحري بهيئة الموانى والمنائر قبل عام ١٩٤٩ ، إلا أن هذا التسجيل حتى ذلك الوقت لم يكن إلا تسجيلاً إدارياً محضاً لا يرتب أية آثار قانونية ، وذلك لأن المشرع المصرى لم يكن ينظم مسألة تسجيل السفن حتى ذلك التاريخ .

ثم أصدر المشرع المصرى القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية ، وأعقب ذلك صدور مرسوم فى ١٤ ديسمبر ١٩٤٩ بتحديد الرسوم المستحقة تنفيذاً لهذا القانون . ثم عدّل القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ ، وبالقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨ .

ويلاحظ أن نظام تسجيل السفن يتم وفق نظام السجل العينى الذى يعتمد

علي السفينة ذاتها ، وذلك بتخصيص صفحة أو أكثر لها تدوّن فيها بياناتها ، وكل مايرد عليها من تصرفات قانونية لاحقة . وهو نظام يختلف عن نظام السجل الشخصى أو نظام الشهر العقاري الذى لايعتمد على العقار بل على أشخاص مالكيه .

ونتناول فيما يلى شرح قانون تسجيل السفن من حيث : السفن الخاضعة للتسجيل ، وإجراءات التسجيل ، ثم آثاره كل فى فرع مستقل .

الفرع الأول

السفن الخاضعة للتسجيل

تقضى الفقرة الأولي من المادة الأولى من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بأنه : " لايجوز لأية سفينة أن تسير فى البحر تحت العلم المصرى إلا إذا كانت مسجلة وفقاً لأحكام هذا القانون " .

وعلى هذا ، ولما كان التسجيل فى مصر يعد أحد شروط اكتساب السفينة للجنسية المصرية كما ذكرنا ، فإنه يخضع لنظام التسجيل فى مصر السفن الراغبة فى اكتساب الجنسية المصرية . أما المنشآت العائمة التى لاينطبق عليها وصف السفينة كمراكب الملاحة الداخلية أو النهرية فلا تخضع لواجب التسجيل ، كما لاتخضع لواجب التسجيل فى مصر السفن الأجنبية حتي ولو لم تكن مسجلة فى الخارج ، وحتى ولو كانت تمارس الملاحة فى المياه المصرية[1].

---

(١) مع ملاحظة أن المشرع البحرى قرر فى قانون التجارة البحرية ضرورة حصول الأجانب المقيمين فى مصر على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة فى حالة استعمالهم لسفن النزهة المملوكة لهم فى المياه الإقليمية المصرية ، وضرورة تسجيلها فى السجل الخاص بذلك . كما يلغى الترخيص إذا استعملت السفينة فى غير أغراض النزهة ويخطر مكتب التسجيل بذلك ليقوم بشطب التسجيل (م ١/٧ بحري) .

وتخضع السفن المصرية للتسجيل أياً كان نوعها ، أي سواء أكانت تمارس الملاحة الساحلية أو الملاحة في أعالي البحار ، وسواء أكانت سفناً تجارية أم سفن صيد أم سفن نزهة . وإذا كان عنوان القانون " قانون تسجيل السفن التجارية " يوحي بعدم وجوب التسجيل سوى على السفن التجارية دون سفن الصيد وسفن النزهة ، فإن هذا غير صحيح نظراً لإطلاق نص المادة الأولى من القانون التي تفرض واجب التسجيل حيث نصت على أنه : " لايجوز لأية سفينة" . دون تخصيص لنوع السفينة . كما أنها أعفت من التسجيل، في فقرتها الثانية ، السفن الشراعية المخصصة للصيد ، وسفن النزهة التي لاتزيد حمولتها على عشرة أطنان ، الأمر الذي يستفاد منه ، بمفهوم المخالفة ، أن سفن الصيد البخارية، وسفن النزهة التي تزيد حمولتها علي القدر المذكور تخضع للتسجيل كالسفن التجارية سواء بسواء . وغني عن البيان أن عنوان القانون ليست له قوة نصه الصريح [(١)].

وإذا كان التسجيل ليس إجراء اختيارياً بل واجباً يتعين على مالك السفينة اتخاذه قبل تسييرها تحت العلم المصري ، فإن المشرع عاد في الفقرة الثانية من المادة الأولي من قانون تسجيل السفن ، وأعفى بعض السفن والمنشآت العائمة الأخرى من واجب التسجيل . وهي :

١ - سفن الصيد الشراعية : أما سفن الصيد البخارية فتخضع لواجب التسجيل.

٢ - سفن النزهة التي لاتزيد حمولتها الكلية علي عشرة أطنان ، والتي لاتبحر عادة لمسافة أكثر من اثنى عشر ميلاً بحرياً من الشاطئ ، وهي المسافة المحددة الآن للمياه الإقليمية .

٣ - المنشآت العائمة التي تعمل عادة داخل الموانى كالصنادل ، والزوارق ، والقاطرات ، والقوارب ، والرافعات ، والكراكات ، وغيرها مما لايصدق عليه ، بداءة ، وصف السفينة، وبالتالى لم يكن المشرع بحاجة إلي النص الصريح على إعفائه من واجب التسجيل .

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٥٧ ص ٦٢.

والحكمة من إعفاء السفن المذكورة من واجب التسجيل هى عدم إرهاق مالكيها بفرض واجب التسجيل عليهم نظراً لضآلة قيمتها من الناحية الاقتصادية . كما أن علة إعفاء المنشآت العائمة المذكورة من واجب التسجيل هى أن هذه المنشآت لايمكن تسجيلها نظراً لعدم انطباق وصف السفينة عليها .

ومع ذلك فإن قانون تسجيل السفن قد أجاز في المادة (٣/١) تسجيل السفن والمنشآت العائمة الأخرى المذكورة إذا طلب مالكوها ذلك . ويستفاد من ذلك أن التسجيل يعد اختيارياً فى هذه الحالة . غير أن هذا الخيار ليس مستساغاً إلا فى حالة السفن ، ذلك أن مالكيها قد يرغبون فى تسجيلها لأهمية شهر التصرفات الواردة عليها كالرهن مثلاً ، أما فى حالة المنشآت العائمة الأخرى فإن هذا الخيار غير مستساغ ، نظراً لأنها ليست سفناً ، فضلا عن عدم جدوى تسجيلها من الناحية العملية (١).

الفرع الثانى
إجراءات تسجيل السفن

(أولاً) الجهة المختصة بالتسجيل :

إذا كانت السفينة الراغبة فى التسجيل موجودة فى مصر ، فإن الاختصاص بالتسجيل ، وفقاً للمادة الثانية من قانون تسجيل السفن ، ينعقد لإدارة التفتيش البحري بهيئة الموانى والمنائر التابعة لوزارة النقل البحرى . ويقع المركز الرئيسى للتسجيل فى الاسكندرية ، ويعين الوزير المختص بقرار منه مكاتب التسجيل بالموانى المصرية الأخرى .

ويعد فى مكاتب التسجيل سجل خاص يسمى " سجل السفن " يحتفظ بصورة منه فى المكتب الرئيسى بالاسكندرية (م ٣ من قانون تسجيل السفن) .

(١) د. جلال وفاء محمدين . السابق . ص ٧٦.

أما إذا كانت السفينة الراغبة فى التسجيل موجودة خارج مصر ، فإن الاختصاص بتسجيلها ، وفقاً للمادة (١٥) من قانون تسجيل السفن ، ينعقد للقنصلية المصرية فى الخارج التي تعطى مالك السفينة شهادة تسجيل مؤقتة بعد فحص المستندات المقدمة منه . ويسرى مفعول هذه الشهادات المؤقتة لمدة أقصاها ستة أشهر حيث يبطل مفعولها بمجرد وصول السفينة إلي ميناء مصرى به مكتب للتسجيل ، إذ يجب على مالك السفينة أن يقوم بتسجيلها بمجرد وصوله إلي هذا الميناء . ويتبع نفس الإجراء فى حالة فقد أو هلاك شهادة التسجيل الأصلية .

(ثانيا) كيفية التسجيل :

ينبغى على مالك السفينة ، وفقاً للمادة السادسة من قانون تسجيل السفن، إذا أراد تسجيلها فى مصر أن يقدم طلباً للتسجيل إلي الجهة الإدارية المختصة مشتملاً علي البيانات الآتية :

١ - اسم السفينة الحالى وأسماؤها السابقة .

٢ - ميناء التسجيل .

٣ - تاريخ بناء السفينة ومكانه .

٤ - عنوان المصنع الذى بنيت فيه السفينة .

٥ - نوع السفينة (شراعية أو ذات محرك ميكانيكى) .

٥ - حمولة السفينة .

٧ - اسم ولقب وصناعة ومحل إقامة المالك أو المالكين علي الشيوع مع بيان نصيب كل منهم .

٨ - اسم الربان ورقم شهادته .

٩ - الرهن إن وجد وتاريخه واسم الدائن المرتهن ولقبه وصناعته ومحل إقامته .

١٠ - الحجوز التى وقعت علي السفينة إن وجدت ، وجميع البيانات المتعلقة بهذه الحجوز.

كما تقضى المادة المذكورة بأنه يجب على المالك طالب التسجيل أن يرفق بطلبه جميع المستندات والوثائق المثبتة للبيانات السابقة ، خاصة تلك التى تثبت ملكيته للسفينة ، وجنسيته المصرية . وكذلك شهادة رسمية تثبت شطب السفينة من سجل السفن الأجنبى التى كانت مسجلة فيه إن كان قد سبق تسجيلها فى سجل أجنبى ، وذلك فى حالة نقل ملكيتها من أجنبى إلى مصرى منعاً لازدواج تسجيل السفينة .

وتدوَّن جميع البيانات السابقة فى " سجل السفن " ، كما يدوَّن فيه رقم تسجيل السفينة (م ٧ من قانون تسجيل السفن) . وتحتفظ الجهة الإدارية المختصة بأصول المستندات والوثائق المقدمة أو صورتها الرسمية أو الفوتوغرافية .

(ثالثا) شهادة التسجيل :

بعد إتمام تسجيل السفينة تسلم الجهة الإدارية المختصة مالك السفينة " شهادة تسجيل مصرية " مشتملة على جميع البيانات المدونة فى سجل السفن . وهذه الشهادة ينبغى الاحتفاظ بها علي متن السفينة ، وتقديمها إلي الجهات التي تطلبها ، ولايجوز استعمالها إلا لتسيير السفينة فى ملاحة مشروعة ، كما لايجوز التنازل عنها أو حجزها أو حبسها لأى سبب أو دين مهما كان نوعه (م١١ من قانون التسجيل) .

ويجوز لجهة الإدارة المختصة أن تمنح مالك السفينة شهادة تسجيل مصرية مؤقتة ، وذلك فى حالتين هما :

١ - إذا طلب تسجيل السفينة فى القنصلية المصرية فى الخارج ، كما ذكرنا منذ قليل .

٢ - إذا طلب تسجيل السفينة فى مصر ، ولكن مالكها لم يستوفِ

المستندات والوثائق المطلوبة للتسجيل . حيث أجازت المادة (١٦) من قانون تسجيل السفن ، فى هذه الحالة ، لجهة الإدارة المختصة أن تصدر " شهادة تسجيل مؤقتة " تكون سارية المفعول لرحلة واحدة أو أكثر لمدة أقصاها ستة أشهر قابلة للتجديد بقرار من الوزير المختص ، وذلك حتى يتم استيفاء المستندات اللازمة لاستخراج الشهادة الدائمة . فإذا لم تستوفَ هذه المستندات خلال سنتين من تاريخ صدور أول شهادة مؤقتة تشطب السفينة من السجل . مع ملاحظة أنه يجوز للوزير المختص أن يمد مهلة السنتين مرة أخرى ولمدة مماثلة إذا ثبت أن عدم تقديم المستندات المطلوبة أو عدم استيفاء الإجراءات يرجع إلي أسباب قهرية لا دخل لإرادة المالك فيها .

وأخيراً فإن شهادة التسجيل إذا فقدت أو هلكت ، فإنه يمكن الحصول علي بدل فاقد من الجهة الإدارية المختصة بعد التثبت من فقدها أو هلاكها ، وذلك إلي أن يتم استيفاء الإجراءات القانونية المقررة لمثل هذه الحالة .

(رابعاً) تغيير بيانات السجل :

تقضى المادة (١٢) من قانون تسجيل السفن ، حتى يكون التسجيل صورة صادقة باستمرار لحالة السفينة ، بأنه يجب على مالك السفينة أو مجهزها أو ربانها أن يبادر إلي إبلاغ هيئة الموانى والمنائر أو مكتب التسجيل فوراً بالكتابة بأى تغيير فى البيانات الواردة فى سجل السفن ، ويتم التأشير بهذا التغيير فى سجل السفن ، وكذا فى شهادة التسجيل .

(خامساً) شطب التسجيل :

تقوم جهة الإدارة المختصة بشطب تسجيل السفينة من سجل السفن فى بعض الحالات التي نص عليها قانون التسجيل . وهذه الحالات هى :

١ - إذا غرقت السفينة أو احترقت أو كسرت أو استولى عليها العدو أو هلكت (م ١/١٤) . وينبغى علي مالك السفينة أو مجهزها أو ربانها ،فى مثل هذه الحالات ، إعادة شهادة التسجيل إلي جهة الإدارة المختصة كلما كان ذلك ممكناً .

٢ - إذا انتقلت ملكية السفينة لشخص أجنبى (م ٢/١٤) وذلك لأن السفينة ، فى هذه الحالة ، تفقد الجنسية المصرية لفقدانها شرط الملكية الوطنية . وهنا ، أيضاً ، يجب إبلاغ جهة الإدارة المختصة ، وإعادة شهادة التسجيل إليها .

٣ - إذا لم يراعَ شرط الطاقم الوطنى ، أى عند عدم مراعاة الاشتراطات القانونية المتعلقة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى النسبة القانونية المقررة فى أفراد طاقم السفينة (م ١٠) .

٤ - إذا لم تستوفَ المستندات والوثائق اللازمة لمنح السفينة شهادة تسجيل دائمة خلال سنتين قابلة للتجديد بقرار من الوزير المختص من تاريخ صدور أول شهادة تسجيل مؤقتة (م ١٦ معدَّلة بالقانون ٢١٨ لسنة ١٩٥٩) .

٥ - إذا صدر حكم قضائى بشطب السفينة لتخلف مالكها أو مجهزها أو ربانها عن القيام بالالتزامات التى يفرضها قانون التسجيل (م ٢٧) .

فإذا تم شطب السفينة فى أية حالة من الحالات السابقة ، فإن الجهة الإدارية المختصة تقوم بحفظ مستندات السفينة بعد شطبها لمدة خمسة وعشرين عاماً من تاريخ الشطب . أما السجلات فتحفظ بصفة دائمة (م ١٨) .

(سادساً) الجزاءات المترتبة على مخالفة قانون التسجيل :

فرض القانون عقوبات جنائية ، فضلاً عن جواز مصادرة السفينة ، عند مخالفة قانون التسجيل ، بتسيير السفينة تحت العلم المصرى قبل تسجيلها ، حيث يعاقب بالحبس وبغرامة لا تجاوز خمسمائة جنيه ، أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يسير تحت العلم المصرى سفينة غير مسجلة . (م٢١) .

كما فرض القانون عقوبة جنائية على تسيير السفينة بناء على شهادة تسجيل بطل مفعولها ، كما لو انقضت المدة المحددة لتسييرها بناء على شهادة تسجيل مؤقتة دون تجديدها ، أو بطل مفعول هذه

الشهادة المؤقته بوصول السفينة إلي ميناء مصرى به مكتب تسجيل ، حيث يعاقب بالحبس مدة لاتزيد على سنة وبغرامة لاتجاوز خمسين جنيها ، أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يسير سفينة بناء على شهادة بطل مفعولها (م ٢٢) .

وهناك عقوبات أخرى فرضها القانون على مخالفة أحكامه ، ومنها الغرامة التى لاتجاوز عشرين جنيهاً على كل مالك أو مجهز أو ربان خالف أحكام المواد (٩ ، ١١ ، ١٢ ، ١٤) من قانون تسجيل السفن (م ٢٦) .

الفرع الثالث

آثـــار التســـجيل

يترتب علي تسجيل السفينة فى سجل السفن الآثار الآتية :

١ - يؤدى نظام تسجيل السفن خدمة جليلة لكل ذى مصلحة فى معرفة البيانات المتعلقة بالسفن المقيدة فى السجل ، حيث تستطيع الدولة التعرف على الأسطول التجارى وأسطول الصيد والنزهة من حيث عدد السفن ، ومالكيها ، وجنسياتهم . ومن ثم يمكنها التعرف على حدود وإمكانيات هذا القطاع الاقتصادى الهام ، فضلاً عن إمكانية تطويره وتوجيهه . كما يستطيع كل من يتعامل مع مالك السفينة التعرف على حقيقة المركز القانونى لهذا الأخير عن طريق التعرف على البيانات الخاصة بالسفينة التي يمكنه أن يطلب مستخرجاً منها [(١)].

٢ - يؤدى تسجيل السفينة فى سجل السفن إلى منح مالكها شهادة تسجيل مصرية تؤدى له مجموعة من الوظائف القانونية الهامة . وهى :

أ - تعد شهادة التسجيل بمثابة الوثيقة الأساسية التي تثبت بها جنسية

---

(١) د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ٢٦ ص ٤٠.

السفينة المصرية وأحقيتها فى رفع العلم المصرى بكل مايترتب علي ذلك من آثار اقتصادية وسياسية وقانونية . وإذا كنا قد ذكرنا أن تسجيل السفينة فى أحد الموانى المصرية يعد شرطاً ضمن شروط ثلاثة لازمة لاكتساب السفينة الجنسية المصرية ، فإنه شرط جامع لهذه الشروط الثلاثة حيث ينطوى تحته شرط الملكية الوطنية إذ ينبغى على مالك السفينة أن يذكر اسمه ولقبه وصناعته ومحل إقامته فى طلب التسجيل ، وأن يرفق بهذا الطلب المستندات التي تثبت جنسيته وملكيته للسفينة . كما ينطوى تحته شرط الطاقم الوطنى إذ ينبغى مراعاة النسبة القانونية التى قررها القانون فى طاقم السفينة من حيث الجنسية المصرية حتى يتم التسجيل أو حتى لايتم شطبه .

ب - تحدد شهادة تسجيل السفينة ذاتية السفينة وحالتها المدنية بما تتضمنه من بيانات عن اسم السفينة وحمولتها ، واسم مالكها وعنوانه ، واسم الربان ، وميناء التسجيل ، وغيرها من البيانات التى تعين السفينة تعييناً كافياً .

جـ - تعد شهادة التسجيل دليلاً على ملكية السفينة ذلك أن الدولة لا تعطى شهادة التسجيل إلا بعد التأكد من شخص مالك السفينة ، ومن جنسيته حتى تتحقق من توافر شرط الملكية الوطنية اللازم لاكتساب السفينة للجنسية المصرية .

٣ - يؤدى تسجيل السفينة فى سجل السفن إلي وجوب التأشير فى هذا السجل بكافة التصرفات القانونية الواردة على السفينة من نقل ملكيتها أو رهنها أو الحجز عليها كما ذكرنا ، وإلا تقررت جزاءات جنائية عند عدم إبلاغ جهة الإدارة المختصة كتابة بأية تغييرات فى البيانات الواردة فى السجل ، فضلاً عما يرتبه هذا التأشير من نفاذ لمثل هذه التصرفات فى مواجهة الغير . ذلك أن التصرفات القانونية الواردة علي السفينة إذا كانت

تنفذ فيما بين المتعاقدين حتى ولو لم يتم تسجيلها فى سجل السفن طالما تمت بمحرر رسمى (م ١/١١ بحري) . فإن مثل هذه التصرفات لاتنفذ فى مواجهة الغير إلا بتسجيلها فى سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص . وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد فى هذا السجل (م ٣/١١ بحرى) وذلك بغية حماية الغير حسنى النية [١].

المطلب الثانى
الرقابة الإدارية
على سلامة السفن

لما كانت السفن وهى تجوب البحار حاملة البضائع والأشخاص تتعرض لمخاطر تمليها طبيعة الحياة البحرية ، ولما كانت الدولة هى المنوط بها المحافظة على الأموال والأرواح ، فقد رأت الدولة ، إيماناً منها بأن الوقاية خير من العلاج ، إخضاع السفن لإشراف إدارى دقيق يضمن لها السلامة بما عليها من أموال وأرواح ، وذلك بإصدار قوانين وإبرام معاهدات دولية تكفل هذه السلامة تطورت تبعاً لتطور صناعة السفن وتعقيدها إلي أن انتهت فى مصر إلي صدور القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ . وفيما يلى نعرض لمراحل هذا التطور ثم لأهم أحكام هذا القانون :

---

(١) وبهذا النص يكون المشرع البحرى قد حسم خلافاً فقهياً كان قد ثار قبل صدور قانون التجارة البحرية حول تقدير الأثر القانونى لشهر التصرفات الواردة على السفينة فى السجل ، وهل هو إجراء إدارى محض لايقوم بوظيفة الشهر ، أم أن التصرف لاينتج أثره سواء فيما بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير إلا بالقيد فى سجل السفن ، أم أن القيد فى سجل السفن يؤدى إلي نفاذ التصرف فى مواجهة الغير ، أما فى العلاقة بين المتعاقدين ، فإن التصرف يكون نافذاً فور إبرامه . راجع فى هذا الخلاف د. على البارودى . السابق . رقم ٥٣ . ص ٧٠-٧١ ، د. زكى الشعراوى . السابق . رقم ١٥٨ ص ٢٠٣ - ٢٠٤ ، د. جلال محمدين . السابق . ص ٨٢-٨٣.

(أولاً) تطور الإشراف الإدارى على السفن فى مصر [١]:

تمثلت بداية الرقابة التشريعية على سلامة السفن فى مصر فى نص المادة (٤٠) من التقنين البحرى الملغى التى كانت تقضى بأنه : " يجب علي القبودان قبل أخذ الحمولة أن يتحصل على الكشف على سفينته بمعرفة أهل خبرة يعينهم لذلك القاضى المعين بالمحكمة للأمور الوقتية ، وإن لم يوجد قاض فتعينهم جهة الإدارة المحلية لمعرفة ما إذا كانت السفينة مشتملة على جميع مايلزم لسيرها أم لا ، وصالحه للسفر أم لا ، ويسلم محضر الكشف عليها لقلم كتاب المحكمة أو الجهة الإدارية ، وتعطى صورة صحيحة منه إلي القبودان ، ولايجوز للقبودان أن يأخذ مذكرة السفر إلا بعد تقديمه محضر الكشف على السفينة ولو تنحى أرباب الحموله عن الكشف المذكور ".

بيد أنه لما كان هذا الحكم السابق لايفى بالغرض نظراً لأنه كان يعهد بالإشراف على سلامة السفن إلي الخبراء دون تقييدهم بمعايير وقواعد ثابتة ، فضلاً عن أن صناعة السفن قد تطورت تطوراً كبيراً ، ونظراً لأن السفن الأجنبية لم تكن تخضع لمثل هذه الرقابة فى دخولها إلي الموانى المصرية وخروجها منها ، فقد انضمت مصر إلي معاهدة لندن ١٩٢٩ بشأن سلامة الأرواح فى البحار ، وكذا إلي معاهدة لندن ١٩٣٠ بشأن خطوط الشحن التي حددت القدر الذى يتعين على السفينة عدم تجاوزه فى الشحن حتى لاتتعرض للغرق . وقد صدر بإنضمام مصر لهاتين المعاهدتين المرسوم بقانون رقم ٣٦ لسنة ١٩٣٦ ، ثم صدر القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٤٠ بشأن سلامة السفن لتنفيذهما فى الداخل متضمناً أهم أحكامهما .

ثم أعيد النظر فى معاهدة لندن لسلامة الأرواح فى البحر فى عام ١٩٤٨ حيث تضمنت المعاهدة الجديدة الشروط الواجب توافرها فى السفينة قبل

---

(١) راجع فى هذا التطور : د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٦٦ ص ٦٩-٧١ ، د. رفعت فخرى . السابق . رقم ٨٥ . ص ٢١٣ - ٢١٥ ، د. زكى الشعراوى السابق . رقم ١٦٣-١٦٤ ص ٢٠٨-٢١١.

التصريح لها بنقل الركاب فى رحلات دولية . وقد صدقت مصر على هذه المعاهدة بالقانون رقم ٤٥٩ لسنة ١٩٥٣ ، ثم أصدر المشرع قانوناً جديداً بشأن سلامة السفن هو القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ ليحل محل القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٤٠. وقد كان هذا القانون يقضى فى مادته الخامسة بأنه : " يعتبر جزءاً متمماً لهذا القانون أحكام الفصول ٢ ، ٣ ، ٤ ، ٥ ، ٦ من المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار الموقع عليها بلندن فى ١٠ يونيو ١٩٤٨ ، والمصدق عليها بالقانون رقم ٤٥٩ لسنة ١٩٥٣ " .

هذا ولما كان التطور هو سمة صناعة النقل البحرى ، فقد تطورت تبعاً لذلك شروط سلامة الأرواح فى البحار ، حيث أبرمت فى لندن معاهدة جديدة بشأن سلامة الأرواح فى البحار فى ١٧ يونيو ١٩٦٠ ، ووافقت عليها مصر بالقرار الجمهورى رقم ٨٩٣ لسنة ١٩٦٥ ، كما صدرت معاهدة لندن ١٩٦٦ ، وحلت محل معاهدة لندن لخطوط الشحن السابق الإشارة إليها ، ووافقت عليها مصر بقرار رئيس الجمهورية رقم ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨.

ثم أبرمت فى لندن فى أول نوفمبر ١٩٧٤ أحدث معاهدة دولية لسلامة الأرواح فى البحار التي جرى تعديلها ببروتوكول مبرم فى ١٧ فبراير ١٩٧٨ ، ودخلت حيز التنفيذ فى ٢٦ مايو ١٩٨٠ ، وكذلك دخل بروتوكول تعديلها حيز التنفيذ فى أول مايو ١٩٨١.

وإزاء هذا التطور ، ورغبة من المشرع المصرى في ملاحقته ، فقد صدر القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ في شأن سلامة السفن ليحل محل القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ ، والذى نص فى مادته الثانية علي أن يعتبر جزءاً متمماً له :

(أ) أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لعام ١٩٧٤ ، والفصول الملحقة بها من الأول إلي السابع ، الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٧٢ لسنة ١٩٨١.

(ب) أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام ١٩٦٦ ، وملاحقها

الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨.

(جـ) أحكام اتفاقية سفن الركاب فى الرحلات الخاصة لعام ١٩٧١ ، الصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٩٧٢ لسنة ١٩٧٥ .

(د) وتعتبر جزءاً متمماً لهذا القانون أية تعديلات للاتفاقيات المشار اليها أو بروتوكولات مكملة لها توافق عليها جمهورية مصر العربية .

وعلى هذا فإن الإدارة تباشر رقابتها على سلامة السفن وفقاً للقانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ ، وأحكام الاتفاقيات الدولية المنصوص عليها فيه باعتبارها جزءاً متمماً له .

(ثانياً) أحكام قانون سلامة السفن رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ :

ونكتفي في هذا المقام ببيان السفن والوحدات البحرية الخاضعة للقانون ، فضلاً عن الجهة الإدارية المختصة بتطبيقه ، وأخيراً كيفية ممارسة الرقابة على سلامة السفن :

١ - السفن والوحدات البحرية الخاضعة للقانون :

رغم أن القانون رقم ٢٣٢ لسنة١٩٨٩ يحمل تسمية " قانون سلامة السفن" إلا أنه ينطبق على السفن وعلى وحدات بحرية أخرى لاينطبق عليها وصف السفينة . وعلي ذلك فإنه طبقاً للمادة الأولى من هذا القانون تشمل السفن والوحدات البحرية الخاضعة له مايلى :

أ - السفن :

وينصرف لفظ السفينة ، فى خصوص أحكام القانون إلي :

(١) سفينة ركاب : وهى التي تحمل أكثر من اثنى عشر راكباً ، وتعمل فى رحلات دولية أو ساحلية .

(٢) سفينة غير مخصصة لنقل الركاب : وهى التي لاتحمل أكثر من اثنى عشر راكباً فى رحلات دولية أو ساحلية ، كسفن البضاعة ،

وناقلات البترول ، والمياه ، والحبوب ، وسفن الصيد ، والسفن الشراعية بآلة مسيرة مساعده [١] .

ب - **الوحدات البحرية:**

وينصرف لفظ الوحدات البحرية فى خصوص هذا القانون إلي :

(١) **الوحدات الآلية :** وتنقسم بحسب طبيعة عملها إلي قسمين :

- وحدات آلية تعمل خارج الميناء فى رحلات دولية أو ساحلية كالقاطرات والرافعات ويخوت النزهة واللنشات .

- ووحدات آلية تعمل فى حدود الميناء أو داخله . كالقاطرات والرافعات وناقلات التموين والبترول والمياه ولنشات الصيد بالسنار والنزهة ، ونقل الركاب وأجهزة الحفر البحرية .

(٢) **الوحدات غير الآلية :** وتعمل جميعها فى حدود الميناء أو داخله كالرافعات والصنادل والبراطيم والمواعين والفلايك بأنواعها .

هذا وتخضع للرقابة المقررة وفق هذا القانون جميع السفن والوحدات البحرية بالمعنى المتقدم ، مصرية كانت أو أجنبية ، توجد فى الموانى المصرية أو في المياه الإقليمية (م٣) .

٢ - **الجهة الإدارية المختصة بتطبيق القانون :**

الجهة المختصة بتطبيق القانون ، وفقاً للقرار الوزارى رقم ١٤٣ لسنة ١٩٩١ ، هى الإدارة المركزية للتفتيش البحري بهيئة الموانى والمنائر التابعة لوزارة النقل البحرى . أما بالنسبة للسفن المصرية بالخارج فيكون هذا الاختصاص للقنصل المصرى بعد الاستعانة بخبراء من إحدى هيئات الإشراف البحرى المعترف بها .

---

(١) يلاحظ اختلاف مفهوم السفينة فى ظل أحكام هذا القانون عن مفهوم السفينة كأداة للملاحة البحرية كما حددناه آنفاً .

٣ - كيفية ممارسة الرقابة على السفن والوحدات البحرية الخاضعة للقانون :

يتعين على كل سفينة أو وحدة بحرية خاضعة لأحكام الاتفاقيات الدولية المتممة لأحكام قانون سلامة السفن أن تحصل على الشهادات الدولية التي تصرف بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقيات (م ٥) .

وينبغى على كل سفينة ركاب مصرية أو أجنبية تقوم بنقل الركاب من الموانى المصرية أن تحصل على شهادة ركاب مصرية طبقاً للقواعد والشروط التي يصدر بها قرار من وزير النقل البحرى (م ٦) .

كما لايجوز لأية سفينة أو وحدة بحرية أن تسير فى البحر إلا إذا حصلت علي ترخيص ملاحة (م ٧) .

كذلك لايجوز للسفن الأجنبية أن تبحر من ميناء مصرى أو أن تسير فى المياه المصرية إلا إذا كانت فى حالة سلامة طبقاً لأحكام معاهدتى سلامة الأرواح وخطوط الشحن (م ١١/ب) .

ويجب أن تنظم على ظهر كل سفينة خدمة طبية وصحية وفقاً للقرارات واللوائح الخاصة بذلك (م ١٢) .

هذا وتراقب الجهة الإدارية المختصة السفن والوحدات البحرية المصرية والأجنبية بصفة دائمة فى المياه الاقليمية المصرية للتأكد من توافر شروط السلامة على النحو المقرر فى القانون (م ١١) .

وضماناً لممارسة هذه الرقابة خوّل القانون لمندوبى إدارة التفتيش البحرى وخبرائها ، فى أى وقت ، الحق فى دخول أية سفينة أو وحدة بحرية فى المياه الإقليمية المصرية ، أو أية سفينة أو وحدة بحرية مصرية فى الخارج للقيام بالمعاينات الداخلة فى حدود اختصاصهم ، والاطلاع على جميع المستندات الخاصة بالسفينة أو الوحدة البحرية (م ١٩) .

ويكون لمندوبى إدارة التفتيش الفنى ، وللقنصل المصرى فى الخارج صفة

مأمورى الضبط القضائى فيما يتعلق بالجرائم المنصوص عليها فى هذا القانون (م ١٣) .

ويتعين على ربان السفينة أو الوحدة البحرية أو مالكها أو مستغلها أن يقدم لمندوبى إدارة التفتيش الفنى ، وللخبراء كافة التسهيلات اللازمة للقيام بمهامهم (م ٣/١٩).

هذا ويفرض القانون جزاءات جنائية على مخالفة الأحكام الواردة به (م ٢٠-٢٤) ، كما يكون لإدارة التفتيش الفنى أن تمنع من السفر أو توقف كل سفينة أو وحدة بحرية لا تتوافر لها شروط السلامة (م ١٥) .

المطلب الثالث

أوراق السفينة

Les papièrs d'identité du Navire

أوجب القانون علي ربان السفينة أن يحتفظ على متنها أثناء الرحلة بالوثائق التي تتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة (م ١٠١ بحري). وعلى هذا فإن لكل سفينة أوراق ومستندات يحتفظ بها ربانها ويظهرها عند طلبها من الجهات المختصة . ومن أهم هذه الأوراق والمستندات[١]:

١- **شهادة تسجيل السفينة:** وتعتبر الوثيقة الرسمية التي تثبت جنسية السفينة، وملكيتها ، فضلاً عن كونها سجلاً للحالة المدنية للسفينة كما سبق أن ذكرنا .

٢ - **دفتر البحارة :** وتثبت فيه أسماء ملاحى السفينة ، وكل مايتعلق بهم من أمور .

---

(١) راجع : د. فايز رضوان . السابق . رقم ٥٤ ص ٧٩ - ٨٠ ، د. زكى الشعراوى . السابق . رقم ١٢٥ - ١٣٢ ص ١٧٤ - ١٧٧.

٣ - **قائمة الشحن :** وتشمل قائمة بالبضائع المشحونة إذا كانت السفينة من سفن الشحن ، أو قائمة بأسماء الركاب إذا كانت السفينة مخصصة لنقل الركاب .

٤ - **الشهادات والتراخيص التي تثبت صلاحية السفينة للملاحة ، وسلامتها وفقاً لقانون سلامة السفن:** كشهادة السلامة ، والشهادة الدولية ، والشهادة الصحية ، وترخيص الملاحة .

٥ - **دفتر الحوادث الرسمية للسفينة :** ذلك أن القانون قد أوجب على الربان أن يمسك دفتر الحوادث الرسمية للسفينة ، وأوجب ترقيم صفحاته ، والتأشير عليه من الإدارة البحرية المختصة ، على أن يذكر فيه الحوادث الطارئة، والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر ، وبياناً بالجرائم والأفعال التي قد يرتكبها البحارة أو المسافرون ، والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم ، والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة (م ١٠٢ بحرى) .

هذا وينبغى على الربان ، خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلي الميناء المقصود أو المكان الذى رست فيه السفينة ، اختياراً أو اضطراراً، أن يقدم دفتر الحوادث الرسمى للسفينة إلي الإدارة البحرية المختصة للتأشير عليه . ويكون التأشير عليه خارج مصر من اختصاص القنصل المصرى أو السلطة المحلية عند عدم وجوده (م ١٠٣ بحرى) .

٦ - **دفتر الآلات المحركة للسفينة :** حيث أوجب القانون علي الربان في السفينة ذات المحرك أن يمسك دفتراً خاصاً بالآلات المحركة للسفينة يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها عند السفر ، ومايستهلك منها يومياً ، وجميع مايتعلق بالآلات المحركة للسفينة (م ١٠٢ /٣ بحرى) .

الفصل الثانى
الحقوق العينية
التي ترد علي السفينة

سبق أن ذكرنا أن السفينة مال منقول ولكنه ذو طبيعة خاصة ، ولذلك فإن السفينة تخضع لحق التملك ولكن ليس كباقى المنقولات بل تقترب ملكيتها من ملكية العقارات ، كما أجاز المشرع تقرير حقوق عينية تبعية على السفينة من نوع مايتقرر على العقارات .

وعلي هذا فإننا نقسم هذا الفصل إلي مبحثين على النحو التالى :

المبحثالأول : ملكية السفينة

المبحثالثانى: الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة

المبحث الأول
ملكية السفينة
La propriètè du Navire

تخضع السفينة لحق التملك شأنها شأن غيرها من الأموال ، وهذه الملكية تتعدد أسبابها بين أسباب تتعلق بالقانون العام ، وأسباب تتعلق بالقانون الخاص ، كما تتعدد صورها بين ملكية فردية ، وملكية على الشيوع ، وملكية عامة للدولة .

وعلى هذا فإننا سنبحث ملكية السفينة فى مطلبين على النحو التالى :

المطلبالأول : أسباب كسب ملكية السفينة .

المطلبالثانى : صور ملكية السفينة

المطلب الأول

أسباب كسب ملكية السفينة

تتعدد أسباب كسب ملكية السفينة مابين أسباب تضمنها القانون المدنى كالهبة والميراث والوصية والحيازة [(١)]، وأسباب تضمنهاالقانون العام كالاغتنام البحرى " Capture " أى الاستيلاء على سفن الأعداء أثناء الحرب ، والمصادرة من جانب الدولة كعقوبة تفرضها على السفينة التي تخالف قوانينها ، وأسباب تضمنها قانون التجارة البحرى وهى التخلى عن السفينة من جانب المستأمن للمؤمّن ، وبناء السفينة ، وشرائها .

ولما كانت أسباب كسب الملكية الواردة فى القانون المدنى لاتختلف فيها السفينة عن غيرها من الأشياء التى تخضع فى أسباب كسب ملكيتها للقواعد العامة ، ولما كان محل دراسة الاغتنام البحرى والمصادرة هو القانون الدولى العام ، ومحل دراسة التخلى عن السفينة هو التأمين البحري ، فإننا

---

(١) رأينا أن قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية لا تسرى علي السفن . أما كسب ملكية السفينة بالحيازة لمدة طويلة أى بالتقادم ففى الأمر خلاف،فذهب رأى إلي جواز اكتساب ملكية السفينة بالتقادم لأنها مال منقول والمنقولات بصفة عامة يمكن اكتساب ملكيتها بالتقادم ،ولا محل لاستثناء السفينة من هذا الحكم ، كما أن القانون إذا كان يستلزم لنقل ملكية السفينة إجراءات خاصة فإن انتقال ملكية العقارات يستلزم ، أيضاً ، إجراءات قانونية خاصة ، ولم يكن ذلك مانعاً من كسب ملكيتها بالتقادم . غير أن الرأى قد استقر على عدم جواز كسب ملكية السفينة بالتقادم لأن المشرع قد تطلب شهر التصرفات التي ترتب حقوقاً عينية كحق الملكية على السفينة ، كما تطلب المشرع الرسمية فى بعض التصرفات التي تطرأ عليها ، وبالتالى لايمكن اكتساب ملكيتها إلا باتخاذ الإجراءات الشكلية التي نص عليها القانون . هذا فضلاً عن أن هناك إشرافاً مستمراً ودقيقاً من جانب الدولة على السفن مما يسمح بمراقبة وتتبع انتقال الملكية، ، مما لايمكن معه السماح بالحيازة أو بالتقادم مهما طالت مدته بالإضافة إلي أن المادة (٣٧) من القانون رقم ١٤٢ لسنة ١٩٦٤ بنظام التسجيل العينى تنص على عدم جواز التملك بالتقادم على خلاف ماهو ثابت بالسجل ، ولاشك فى أن نظام تسجيل السفن هو نظام عينى تكون له قوة إثبات لصحة البيانات الواردة فيه ، بمعنى أن كل ماهو مقيد فى السجل هو الحقيقة بالنسبة للغير . راجع د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٧٨ ص ٧٤ ، د. علي البارودى . السابق . رقم ٣٠ ص ٤٧-٤٨ ، د. جلال محمدين . السابق . ص ٩٠-٩١.

سنقصر دراستنا فى هذا المجال علي أسباب كسب الملكية الواردة فى قانون التجارة البحرية دون مايتصل منها بالقانون المدنى أو القانون الدولى العام على أن نرجئ دراسة التخلى إلي حين دراستنا للتأمين البحرى . وبالتالى فإننا سندرس بناء السفينة وشرائها كل فى فرع مستقل .

الفرع الأول

بناء السـفينة

Construction du Navire

نظم قانون التجارة البحرية تملك السفينة عن طريق البناء فى الفصل الثانى من الباب الأول (المواد من ١٣ - ١٧) ، وقام الفقه بتحليل هذه الأحكام واستكمالها نظراً لما يثيره عقد بناء السفينة من مسائل قانونية هامة .

وسنتناول فيما يلى : تعريف عقد بناء السفينة ، وطبيعته القانونية ، وصفته التجارية ، وإثباته ، وآثاره :

(أولا) تعريف عقد بناء السفينة :

يقصد بعقد بناء السفينة ذلك العقد الذى يبرم بين طالب البناء وشركة بناء السفن وتتعهد الأخيرة بموجبه بإتمام بناء سفينة ذات مواصفات يحددها الأول، وذلك بنفسها بحيث تتولى شراء الأدوات والمواد الأولية اللازمة للبناء ، واستخدام المهندسين والعمال لقاء مبلغ نقدى يدفعه طالب البناء الذى يقوم ممثلون عنه بمراقبة البانى للتأكد من احترامه للشروط والمواصفات المتفق عليها وهم عادة من خبراء شركات الإشراف وتصنيف السفن .

هذا ويطلق على طريقة بناء السفن بموجب هذا العقد الذى نظمه قانون التجارة البحرية طريقة البناء غير المباشر أو البناء بثمن جزافى " à forfait " تمييزاً لها عن غيرها من طرق بناء السفن التى أصبحت نادرة الحدوث عملاً فى الوقت الحاضر ولم تحظ باهتمام المشرع لهذا السبب [١].

---

(١) من طرق بناء السفن التى أصبحت نادرة الحدوث فى الوقت الحاضر ، ولم تحظ باهتمام المشرع :

(ثانيا) الطبيعة القانونية لعقد بناء السفينة :

لايعتبر عقد بناء السفينة عقد مقاولة رغم تسميته أحياناً بهذا الاسم نظراً لأن المقاول يتعهد - فى عقد المقاولة - بالقيام بعمل بناء علي طلب رب العمل ولحسابه ، وبمواد مملوكة له بحيث يعد رب العمل مالكاً لكل جزء يتم من هذا العمل .أما فى عقد بناء السفينة فإنه رغم مراقبة مندوبو طالب البناء لسلامة الشروط والمواصفات المتفق عليها ، فإن الشركة البانية تتولى البناء بمواد مملوكة لها بحيث لايعتبر طالب البناء مالكاً للسفينة إلا عند تمام بنائها مالم يتفق الطرفان على غير ذلك . وهذا ماقرره قانون التجارة البحرية في المادة (١٤) عندما نص على أن : " تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنتقل إلي طالب البناء إلا بقبول تسلمها بعد تجربتها مالم يوجد اتفاق على غير ذلك " .

وعلي هذا فقد أجمع الفقه على تكييف عقد بناء السفينة بأنه عقد بيع

=== (أ) **طريقة البناء المباشر أو الاقتصادى** " Construction par économie ": ويقصد بها أن يقوم مجهز السفينة ببنائها بنفسه ولحسابه وتحت إشرافه حيث يتولى بنفسه شراء المواد الخام ، والتعاقد مع المهندسين والعمال والإشراف على عملية البناء حتى الانتهاء منه .

(ب) **عقدالاستصناع** " Contrat d'entreprise" : ويقصد بهذا الأسلوب فى بناء السفن أن يقوم طالب البناء بتقديم الأدوات والمواد اللازمة له إلي البانى - وهو عادة مقاول أو شركة لبناء السفن- الذى ينحصر دوره فى تقديم خبرته الفنية والعمل اللازم حتى تحويل هذه المواد إلي سفينة وذلك مقابل أجر نقدى .

وتفترق هذه الطريقة عن سابقتها فى حرمان طالب البناء من الإشراف الفنى على البناء ، وتمتع المقاول باستقلال تام فى تأديته لعمله ، ويكون العقد المبرم بينهما عقد مقاولة تحكمه القواعد العامة فى القانون المدنى .

ولاتثير كلتا الطريقتين أية صعوبات نظراً لوضوح ملكية المجهز فى الأولى ، وطالب البناء - فى الثانية - للسفينة فى جميع مراحل البناء ويترتب علي ذلك دخول الجزء الذى تم بناؤه فى تفليسته إذا أفلس ، كما يمكنه رهن السفينة وهى في دور البناء ، كذلك تنتقل السفينة مثقلة بالرهن المقرر عليها إذا باعها مرهونة فى دور البناء .

- وقد أصبحت هاتين الطريقتين نادرتا الحدوث فى العصر الحديث نظراً لتقدم صناعة السفن وتعقيدها واحتياج بنائها إلي خبرات فنية عالية ، وتخصص مهنى دقيق . راجع:د. زكى الشعراوى السابق . رقم ١٨٢-١٨٣ ص ٢٣٠ - ٢٣١ ، د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٧٠ ص ٦٤.

لشيئ مستقبل أو بيع تحت التسليم " Vente à livrer " يقوم فيه البانى (البائع) بخلق السفينة من مواد مملوكة له وبالاستعانة بعمال يخضعون لإشرافه، ويتعهد بتسليمها بعد الفراغ من بنائها لطالب البناء (المشترى) أى أن البيع لايرد علي المواد المستخدمة فى البناء بل علي السفينة بعد تمام بنائها [(١)]. وقد أجازت المادة (١/١٣١) من القانون المدنى المصرى أن يكون محل الالتزام شيئاً مستقبلاً .

ويترتب علي هذا التكييف النتائج الآتية :

١ - إذا هلكت السفينة قبل تسليمها لطالب البناء تحمّل البانى تبعة الهلاك بصفته مالكها ، وينفسخ البيع ويسترد طالب البناء الثمن بصفته مشترياً مالم يكن البانى قد قام بإعذار طالب البناء لتسلمها (م ٤٣٧ مدني).

٢ - إذا أفلس البانى قبل تسليم السفينة فليس لطالب البناء استردادها من التفليسة لأنها ملك للبانى ، ويقتصر حقه على الدخول فى التفليسة بمقدار مادفعه من ثمن كدائن عادى خاضع لقسمة الغرماء .

٣ - إذ رتب البانى على السفينة أثناء بنائها وقبل تسليمها رهناً فإن هذا الرهن يعد صحيحاً لأنه صادر من مالك ، وتنتقل ملكية السفينة إلي طالب البناء محملة بهذا الرهن .

ولما كانت النتائج السابقة من شأنها تعريض مصلحة طالب البناء للخطر المتمثل فى ضياع أمواله التي دفعها إما بسبب إفلاس البانى أو بانتقال ملكية السفينة اليه محمّلة برهون متعددة قد تستغرق قيمة السفينة فإنه يجوز تعديل

---

(١) د . على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٦٥ ص ٤٥ ، د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٨٠ . ص ٧٥ د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٩٦ . ص ١٠٤ ، د. زكى الشعراوى . السابق . رقم ١٨٥ ص ٢٣٣ .

وأيضاً : R . Rodière & E.Du pontavice , op . cit No 69 , p 62 . &
M . R . Gouilloud , op , cit , No 104 , p 65.

الآثار السابقة والتي تترتب وفقا للقواعد العامة بشأن البيع تحت التسليم وذلك باتفاق الطرفين (م ١٤ بحرى) إذ يمكن حتى يتجنب طالب البناء هذه النتائج أن يشترط فى العقد انتقال ملكية السفينة إليه جزءاً جزءاً كلما دفع قدراً معيناً من الثمن ، أو أن يتفق على اعتبار الأقساط التي تدفع من الثمن بمثابة قرض للبانى ثم يرتب رهناً بحرياً على السفينة لصالحه ضماناً لهذا القرض بحيث إذا بيعت السفينة بسبب إفلاس البانى كان طالب البناء مطمئناً إلي استيفاء مادفعه باعتباره دائناً مرتهناً يتقدم على غيره من الدائنين فى استيفاء حقوقه [1].

(ثالثاً) الصفة التجارية لعقد بناء السفينة :

يعتبر عقد بناء السفينة عملاً تجارياً دائماً بالنسبة للشركة البانية وذلك بموجب قانون التجارة الذى يقضى باعتبار كل عمل متعلق ببناء السفن عملاً تجارياً . أما بالنسبة لطالب البناء فإن عقد بناء السفينة لايعتبر تجارياً إلا إذا كان الغرض منه بناء سفينة تجارية ، أماإذا كان الغرض منه بناء سفينة صيد أو نزهة فإنه يعد عملاً مدنياً بالنسبة له .

(رابعاً) إبرام عقد بناء السفينة ، وإثباته :

يعتبر عقد بناء السفينة عقداً رضائياً فلا يشترط فى إبرامه الرسمية قياساً علي نص المادة (١/١١بحري) التى تقضى بأن : " تقع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمي وإلا كانت باطلة " نظراً لأن محل التصرفات المذكورة فى هذه المادة هو سفينة مكتملة البناء وليس سفينة فى دور البناء . كما لاتشترط الكتابة لانعقاد عقد بناء السفينة بل تشترط فقط لاثباته وفقاً لنص المادة (١٣ بحرى) التي تقضى بأنه : " لايثبت عقد بناء السفينة وكل تعديل يطرأ عليه إلا بالكتابة " . وفى هذا خروج على القواعد العامة للإثبات

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٩٧ ص ١٠٧ ، د. رفعت فخرى . السابق . رقم ٣٢ . ص ٨٩ ، د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٧٠ . ص ٦٥.

فى المواد التجارية التي تقضى بحرية الإثبات فى المواد التجارية ، وذلك لحكمة مؤداها أهمية عقد بناء السفينة واشتماله على تفصيلات فنية معقدة يصعب إثباتها بوسائل أخرى غير الكتابة [1].

(خامسا) آثار عقد بناء السفينة :

يترتب على إبرام عقد بناء السفينة آثار على عاتق طرفيه حيث يرتب علي عاتق البانى التزاماً بتسليم السفينة ، والتزاماً بضمان العيوب الخفية ، ويرتب على عاتق طالب البناء التزاماً بدفع الثمن

١ - التزامات القائم بالبناء :

(أ) الالتزام بالتسليم :

يقع علي عاتق شركة البناء التزام أساسي بتسليم السفينة لطالب البناء أي وضعها تحت تصرفه بعد التأكد من صلاحيتها للملاحة البحرية بإجراء التجارب المثبتة لذلك ، وذلك فى الميعاد المتفق عليه مع مراعاة مطابقة البناء للشروط والمواصفات المتفق عليها فى العقد .

وكما ذكرنا منذ قليل فإن قانون التجارة البحرية يقضى فى المادة (١٤) بعدم انتقال ملكية السفينة من متعهد البناء إلي طالب البناء إلا بقبول الأخير تسلمها بعد تجربتها مالم يوجد اتفاق يقضى بغير ذلك . كأن يتفق الطرفان على تملك طالب البناء لأجزاء السفينة وهى فى دور البناء أولاً بأول مقابل دفع الثمن على أقساط يساوى كل قسط منها الجزء الذى انتهى بناؤه .

---

(١) جرت العادة على تحرير عقد بناء السفينة كتابة ثم التوقيع عليه بتوقيع الطرفين علي عقد نموذجى لبناء السفينة كما هو الشأن بالنسبة لمعظم العقود البحرية فى العصر الحاضر . ومن أبرز العقود النموذجية لبناء السفن - Jepanese standard shipbuilding Contract
by the Co-operative Association of japanese shipbuilders 1969 & ,
, west Europeen shipbulding contract , by the Association of west
Europeen shipbuilders , in , M . Cohen , Benedict on Admiralty ,
7 th ed 1993 , vol 2 B , F . No 22-1 & 22-2.

(ب) الالتزام بضمان العيوب الخفية :

تلتزم شركة البناء - أيضاً - بصفتها بائعاً بضمان العيوب الخفية التي تظهر فى السفينة بعد قبول طالب البناء تسلمها بعد تجربتها ، وهذا الالتزام قد تقرر بموجب المادة (١٥ بحرى) التي تقضى بأن : " يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قَبِل طالب البناء تسلم السفينة بعد تجربتها " .

ويقوم هذا الحكم على أساس أن بناء السفن عملية فنية معقدة تحتاج فى تقويمها واكتشاف عيوبها إلي خبرة المتخصصين فى حين أن طالب البناء عادة ليس خبيراً فى صناعة السفن ولذلك يكون من الصعب عليه اكتشاف هذه العيوب عند الاستلام [1].

غير أن قانون التجارة البحرية لم يترك البانى يتحمل هذا الالتزام لمدة طويلة قد تعوقه عن مواصلة نشاطه نتيجة تراكم دعاوي الضمان عليه حيث قرر تقادم دعوى الضمان بعد وقت قصير فى محاولة منه لإعادة التوازن بين مصلحة البانى ومصلحة طالب البناء، وذلك حين نص القانون فى المادة (١٦) علي أن: " تنقضي دعوى ضمان العيوب الخفية بمضى سنتين من وقت تسلم السفينة مالم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشاً منه ".

وهكذا فإن المشرع قد وضع ثلاثة مواعيد لانقضاء دعوى ضمان العيوب الخفية :

(الأول) : تتقادم دعوي الضمان بمضى سنة من وقت علم طالب البناء بالعيب أى اكتشافه له بعد تسلمه السفينة ، وهنا ينبغى على طالب البناء رفع دعوي الضمان خلال سنة من وقت علمه بالعيب ، ويجوز للبانى التمسك بالتقادم إذا أثبت مضى أكثر من سنة على علم المدعى بالعيب وذلك بكافة طرق الاثبات لأن العلم بالعيب واقعة مادية ، ولكن ذلك الإثبات أمر عسير لأن السفينة تكون تحت يد المدعي الذى لايجبر على تقديم دليل ضد نفسه [2].

---

(١) د. حسين الماحى . السابق . رقم ٧٤ . ص ٦٣.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٩٨ . ص ١٠٩.

(**والثانى**) : لما كان من الصعب على البانى إثبات مضى أكثر من سنة على علم المدعى بالعيب ، ولما كان من الممكن اكتشاف طالب البناء للعيب بعد فترة طويلة ، أو اكتشافه له بعد فترة وجيزة مع الإهمال فى رفع الدعوى خلال فترة العام ، فقد قرر المشرع وضع حد أقصى للمدة التي يمكن خلالها لطالب البناء رفع دعوي الضمان وهو سنتان من وقت تسلمه السفينة ، فالدعوي تتقادم بمضى سنتين من وقت تسلمه للسفينة سواء اكتشف العيب أم لا [١].

(**والثالث**) : وهو استثناء علي القاعدة السابقة ، ويفترض أن البانى قد تعمد إخفاء العيب غشاً منه بطالب البناء ، وهنا تتقادم دعوي الضمان وفقاً لتقادم الالتزامات التعاقدية طبقاً للقانون المدني أى بمضى خمسة عشر عاماً من وقت تسلم السفينة ، أو بانقضاء سنة من وقت علم طالب البناء بالعيب ، علي أن تقع تلك السنة خلال مدة التقادم الطويل للالتزام التعاقدى . والحكمة من إطالة مدة التقادم فى هذه الحالة هى معاقبة الباني على غشه بتعمده إخفاء العيب ، ومعنى ذلك أن طالب البناء لايكون له التمسك بذلك التقادم الطويل إلا إذا أثبت تعمد البانى إخفاء العيب [٢].

هذا والمدد السابقة هى مدد تقادم لا مدد سقوط ، وبالتالى تسرى عليها أحكام وقف التقادم وانقطاعه طبقاً للقواعد العامة ، ولايجوز الاتفاق على إطالتها أو تقصيرها (م ٣٨٨/ ١ مدني)

وإذا كان المشرع فى قانون التجارة البحرية قد اكتفى بالنص علي ضمان متعهد البناء للعيب الخفى ، وانقضاء دعوى الضمان بالتقادم تاركاً بقية تفصيلات ضمان العيب الخفى للقواعد العامة فإنه يتعين الرجوع بشأنها إلي هذه القواعد فيما يتعلق بمعنى العيب الخفى ، وآثاره ، وكيفية تقدير التعويض، وغيرها

---

(١) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ٣٢ ص ٩١.
(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٩٨ ص ١٠٩.

وأخيراً فإن المشرع قد رأى أن مسألة ضمان العيوب الخفية قد لاتقتصر على عقد بناء السفينة ، حيث قد تثار هذه المسألة بشأن عقد إصلاح السفينة الذى لايقل أهمية بالنسبة لطالب الإصلاح عن عقد البناء بالنسبة لطالب البناء ، ولذلك فقد قرر المشرع فى المادة (١٧ بحرى) معاملة إصلاح السفينة نفس معاملة بناء السفينة فيما يختص بمسألة ضمان العيوب الخفية ، فألزم متعهد الإصلاح بضمان العيوب الخفية فى الأجزاء التى قام بإصلاحها ، وأخضع دعوى ضمان العيوب الخفية التي قد تظهر فى إصلاح السفينة لنفس مدد التقادم المقررة لدعوى ضمان العيوب الخفية التي قد تظهر فى بناء السفينة .

٢ - التزام طالب البناء بدفع الثمن :

يرتب عقد بناء السفينة على عاتق طالب البناء التزاماً واحداً هو الالتزام بدفع ثمن البناء المتفق عليه فى العقد عند تسلمه السفينة مادامت مطابقة للمواصفات المتفق عليها . والغالب أن يدفع طالب البناء الثمن للبانى على أقساط أثناء عملية البناء نظراً للتكلفة الكبيرة التى يتكلفها بناء السفينة وعدم استطاعة البانى الانتظار حتى يتقاضى كل ثمنها دفعة واحدة بعد إتمام البناء ، أو نظراً لما ذكرناه سابقاً من خشية طالب البناء من إفلاس البانى أثناء عملية البناء واتفاقهما علي دفع الثمن علي أقساط يساوى كل قسط ماتم الانتهاء منه من أجزاء تنتقل ملكيتها لطالب البناء أولاً بأول .

الفرع الثانى

الشــــــــراء

Purchase du Navire

يعد اكتساب ملكية السفن عن طريق شرائها هو الأكثر انتشاراً ، وقد أورد المشرع المصرى بعض الأحكام الخاصة بعقد بيع السفينة فى قانون التجارة البحرية تاركاً أمر تنظيم باقى أحكامه للقواعد العامة التي تنظم عقد البيع والواردة فى القانون المدني .

وسوف نقتصر هنا على دراسة الأحكام الخاصة بعقد بيع السفينة " Vente du Navire "دون القواعد العامة فنتناول الصفة التجارية للعقد ، وشروطه ، ثم آثاره :

(أولا) *الصفة التجارية لعقد بيع السفينة* :

يعتبر الشراء أو البيع الذى يرد علي السفينة عملاً تجارياً وفقاً لقانون التجارة بالنسبة للمشترى أو البائع . ورغم عمومية هذا الحكم إلا أن الفقه مجمع على عدم اعتبار شراء السفينة أو بيعها عملاً تجارياً إلا إذا كان بقصد المضاربة وتحقيق الربح وفقاً للضابط العام فى الأعمال التجارية . وعلى هذا فإن شراء سفينة صيد أو نزهة لايعد عملاً تجارياً ، كما لايعد بيع الوارث لسفينته التى ورثها عملاً تجارياً بالنسبة له [١] .

(ثانيا) شروط عقد بيع السفينة :

إلي جانب الشروط العامة لعقد بيع السفينة أورد المشرع البحرى شروطاً موضوعية وأخرى شكلية خاصة ينبغى توافرها فى عقد بيع السفينة :

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٦٩ ص ٦٩ ، د. على البارودى . السابق ، رقم ١٩ . ص ٣٩ ، د. جلال محمدين . السابق . ص ٩٢ . وأيضا :
R.Rodière & E . Du . Pontavice , op . cit No 76 , p 67 & M.R..Gouilloud , op . cit , No 113 , p 69.

١ - الشروط الموضوعية :

وهذه الشروط الموضوعية الخاصة ينبغى توافرها فى طرفى العقد ، ومحله :

أ - الشروط الموضوعية الخاصة بطرفى العقد :

(١) أن يكون البائع مالكاً للسفينة أو مفوّضاً فى بيعها : وذلك كما قررت المادة (١٠٦ بحرى) حينما نصت على أنه : " لايجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها " . فالربان وإن كان نائباً عن المالك إلا أن نيابته هذه نيابة عامة لاتجيز له التصرف الذي يلزم لصحته إذن خاص من المالك وإلا وقع البيع باطلاً باعتباره بيعاً لملك الغير (م ٤٦٦ مدنى) ، وغير نافذ فى حق المالك ، فضلاً عن جواز رجوع كل من المالك والمشترى بالتعويض على الربان[١].

(٢) أن يكون المشترى مصرياً : وذلك سواء أكانت السفينة مصرية أم أجنبية. لأن فى شراء المصريين للسفن الأجنبية تدعيماً للأسطول البحرى المصرى ، وتقوية للاقتصاد الوطنى . أما إذا كان مشترى السفينة المصرية أجنبياً ، فإنه يشترط حتى يقع البيع صحيحاً الحصول على إذن من الوزير المختص حتى يكون الأمر دائماً فى يد السلطة العامة تقدره وفقاً للمصلحة الوطنية ، فإذا تم البيع دون الحصول على هذا الإذن وقع البيع باطلاً بطلاناً مطلقاً لتعلق حظر تملك الأجانب للسفن المصرية ، إلا بشرط إذن الوزير المختص ، بالنظام العام [٢].

وقد ورد هذا الحكم فى المادة (١٢ بحرى) التي تقضى فى فقرتها الأولى بعدم جواز نقل ملكية السفينة المصرية إلي أجنبى بمقابل (البيع) أو بدون مقابل (الهبة أو الوصية) ، كما لايجوز تأجيرها لأجنبى لمدة تزيد على سنتين إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص ، وأضافت فى فقرتها

---

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٧٣ ص ٦٨.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٨٩ ص ٩٨ .

الثانية بمعاقبة كل من يخالف الحظر المنصوص عليه في الفقرة الأولى منها بالحبس مدة لاتزيد على سنة وبغرامة لاتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين [١].

ب - الشروط الموضوعية الخاصة بمحل العقد :

(١) أن يكون محل العقد سفينة : وذلك بالمعنى الذى حددناه سابقا ، ومن ثم يشترط أن تكون المنشأة العائمة صالحة للملاحة البحرية حتى يخضع عقد بيعها للأحكام الواردة في قانون التجارة البحرية . فإذا كانت السفينة وقت التعاقد قد فقدت صلاحيتها للملاحة أو تغير تخصيصها إلي ممارسة الملاحة الداخلية على نحو معتاد فلا يعد بيعها بيعاً لسفينة يخضع للأحكام الخاصة الواردة في قانون التجارة البحرية ، كذلك لايعد بيعاً لسفينة ، وفق هذه الأحكام، بيع كافة المنشآت العائمة الأخرى التى لا يصدق عليها وصف السفينة .

ويشمل عقد بيع السفينة ملحقاتها اللازمة لاستغلالها مالم يوجد اتفاق يقضى بخلاف ذلك .

ولاعبرة بنوع الملاحة التي تمارسها السفينة حيث يخضع لأحكام قانون التجارة البحرية الخاصة ببيع السفن جميع السفن سواء أكانت سفناً تجارية أم سفن صيد أو سفن نزهة .

(٢) أن تكون السفينة محل العقد موجودة وقت التعاقد : فإذا هلكت السفينة

---

(١) يلاحظ أن الحظر الوارد فى هذا الخصوص لايقتصر على بيع السفينة المصرية لأجنبى ، وإنما يمتد ليشمل جميع صور نقل الملكية بمقابل أو بدون مقابل فيشمل البيع أو الهبة أو الوصية ، فضلاً عن تأجير السفينة المصرية لأجنبى لمدة تزيد على سنتين . كما أن هذا الحظر لاينطبق إلا على نقل ملكية السفينة المصرية بأكملها لأجنبى ، أما إذا بيعت حصة شائعة منها لأجنبى فإن البيع يقع صحيحاً متي كانت أغلبية الحصص مملوكة لمصريين لانتفاء علة الحظر فى هذه الحالة ، ولاحتفاظ السفينة بجنسيتها المصرية فى هذه الحالة طبقاً لنص المادة الخامسة ، ولاتفاق هذا التفسير مع عبارات نص المادة (١/١٢ بحرى) . راجع : د. رفعت فخرى . السابق . رقم ٣٥ . ص ٩٩ .

قبل التعاقد وقع عقد بيعها باطلاً لانعدام محله . أما إذا كان عقد البيع وارداً على سفينة يجهل المتعاقدان مصيرها وقت التعاقد كما هو الحال فى بيع السفينة بشرط الأخبار الحسنة أو السيئة" Vente sur bonnes ou mauvaises nouvelless" أو البيع أياً كانت الظروف " Vente à toutes chances " فإنه يكون صحيحاً - رغم ندرة حدوثه لسهولة اتصال المالك بالسفينة والتعرف على أحوالها - وذلك باعتباره نوعاً من التأمين يقبل البائع فيه أن يبيع سفينته مقابل ثمن منخفض نظير تحمل المشترى خطر هلاكها[(١)].

٢ - الشروط الشكلية :

تقضى المادة (١/١١بحرى) بأن : " تقع التصرفات التى يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمى وإلا كانت باطلة " . وعلى هذا فإن الرسمية تعد ركناً شكلياً لازماً لانعقاد عقد بيع السفينة لايقوم بدونها سواء أكان البيع وارداً على السفينة بأكملها أم على جزء منها ، وسواء أكان البيع وارداً على سفينة تجارية أم سفينة صيد أم سفينة نزهة .

ويتم إبرام عقد بيع السفينة فى مصر بمكتب التوثيق بمصلحة الشهر العقارى أو أمام جهة الإدارة إن لم يوجد موثق ، أما إذا تم البيع فى الخارج فيقوم بالتوثيق القنصل المصرى فى الخارج ، وإن لم يوجد فإن العقد يحرر أمام الموظف المحلى المختص (م ٢/١١ بحرى) .

هذا واشتراط الرسمية لإبرام عقد بيع السفينة مقصور على البيع الاختيارى، ولذلك فلا تشترط الرسمية فى حالة البيع الجبرى كما في بيع السفينة بعد الحجز عليها أو بيعها ضمن أموال المفلس ، كما أن الرسمية لاتشترط فقط لإبرام عقد البيع الاختيارى للسفينة ، وإنما تشترط أيضا لإبرام

---

(١) د.محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٨٨ ص ٩٧ ، د. رفعت فخرى . السابق . رقم ٣٥ ص ٩٨ ، د. عبد الفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٧٣ ص ٦٨ . وأيضاً :
R . Rodière & E du , Pontavice , op . cit No 77 , p 68 - M . R . Gouilloud , op . cit , No 115 , p 70.

الوعد ببيع السفينة وذلك تطبيقاً لنص المادة (٢/١٠١ مدنى) التى تقضى بأنه " إذ ا اشترط القانون لتمام العقد استيفاء شكل معين ، فهذا الشكل تجب مراعاته أيضاً فى الاتفاق الذى يتضمن الوعد بإبرام هذا العقد " .

(ثالثاً) آثار عقد بيع السفينة :

يترتب على بيع السفينة نقل ملكيتها إلي المشترى ، فضلاً عن التزامات يرتبها البيع على عاتق طرفيه :

١ - نقل الملكية :

يترتب على إبرام عقد بيع السفينة انتقال ملكيتها من البائع إلي المشترى ويسرى هذا النقل بين طرفيه بمجرد تحرير العقد الرسمى دون حاجة لاتخاذ أى إجراء آخر كقيد التصرف فى سجل السفن مثلاً ، ولكن هذا النقل لايحتج به على الغير إلا بالتأشير بالبيع فى سجل السفن (م ٣/١١ بحرى) .

٢ - التزامات المشترى :

يرتب عقد بيع السفينة على عاتق المشترى التزاماً بدفع الثمن المتفق عليه فى العقد بالكيفية وفى الميعاد المتفق عليه ، وإلا جاز للبائع حبس السفينة حتى يستوفى ماهو مستحق له متى كان مستحق الدفع فى الحال إذا كانت السفينة لازالت فى حيازته ، أما إذا كان المشترى قد تسلمها فيجوز له طلب فسخ البيع واسترداد السفينة إلا إذا كان المشترى قد باعها لشخص آخر بموجب عقد بيع رسمى قام بالتأشير به فى سجل السفن [١].

٣- التزامات البائع :

يرتب عقد بيع السفينة على عاتق البائع التزاماً أساسياً بتسليم السفينة للمشترى ، كما يلتزم البائع - أيضاً - بضمان الاستحقاق وضمان العيوب الخفية وفقاً للقواعد العامة .

---

(١) د. جلال محمدين . السابق . ص ٩٤.

المطلب الثاني
صور ملكية السفينة

تطورت صور ملكية السفينة من الماضى إلي الحاضر تبعاً لطريقة صناعتها وقيمتها الاقتصادية من ملكية الفرد للسفينة إلي ملكيتها لمجموعة من الأفراد على الشيوع إلي ملكية الشركات للسفن إلي تملك الدولة للسفن . ولما كانت ملكية الفرد للسفينة آخذه فى الزوال ، ولما كان نظام ملكية الشركات للسفن يخضع كقاعدة عامة للأحكام العامة للشركات ، فإننا سنقصر دراستنا هنا على تناول صورتين من صور ملكية السفينة وهما : ملكية السفينة علي الشيوع بين عدة أفراد ، وملكية الدولة للسفن كل فى فرع مستقل .

الفرع الأول
ملكية السفينة على الشيوع
La copropriété du Navire

اهتم قانون التجارة البحرية بتنظيم ملكية السفينة على الشيوع كإحدى صور ملكية السفينة ، وخصص لها المواد من ١٨ إلي ٢٨ منه باعتبارها صورة قائمة ومستقرة من صور ملكية السفن خاصة سفن الصيد والسفن العملاقة التى تحتاج إلي رءوس أموال كبيرة ، وباعتبار الشيوع البحرى حالة مألوفة ومستقرة وعادية من حالات الاستغلال البحرى على خلاف الشيوع المدنى الذى يعد حالة مؤقته ومركزاً قانونياً غير مستقر يشجع المشرع على إنهائه تحقيقاً لمصلحة الجميع

وسنعرض فيما يلى لتعريف الشيوع البحرى، وطبيعته القانونية ثم لأحكامه :

(أولا) تعريف الشيوع البحرى :

لم يورد قانون التجارة البحرية تعريفاً للشيوع البحرى ، وبالتالى فإنه يرجع

لتعريفه إلي نص المادة (٨٢٥) من القانون المدنى التي تقضى بأنه : " إذا ملك اثنان أو أكثر شيئا غير مفرزه حصة كل منهم فيه ، فهم شركاء على الشيوع. وتحسب الحصص متساوية إذا لم يقم الدليل علي غير ذلك " .

وعلى هذا يمكن تعريف الشيوع البحرى بأنه : اشتراك أكثر من مالك فى ملكية سفينة دون أن تكون لكل منهم فيها حصة مفرزة حيث يكون كل منهم مالكاً لكل ذرة من ذراتها ويقتصر الأمر على اقتسام ناتج استغلالها فيما بينهم كل بحسب حصته .

والشيوع البحرى قد يكون اختيارياً كما فى حالة اشتراك أكثر من مالك في بناء سفينة أو فى شرائها ، وقد يكون إجبارياً كما فى حالة أيلولة سفينة لأكثر من مالك عن طريق الميراث أو الهبة .

وقد جرى العرف فى حوض البحر الأبيض المتوسط على تقسيم السفينة إلي أربعة وعشرين حصة متساوية غير قابلة للتجزئة تسمى كل منها قيراطا[١]. والأصل أن حصص الملاك على الشيوع متساوية إلا إذا قام الدليل على غير ذلك .

(ثانيا) *الطبيعة القانونية للشيوع البحرى*:

انقسم الرأي بصدد الطبيعة القانونية للشيوع البحري إلي اتجاهين :

(الاتجاهالأول) ويسير فيه غالبية الفقه [٢]والقضاء الفرنسى [٣]، وبعض الفقه

---

(١) قد يزيد هذا الرقم فيصل أحياناً إلي ٢٧ قيراطاً . انظر : . R . Rodière & E . Du Pontavice , op . cit , n 237 , p 176. وقد يصل فى بعض الأحيان إلي ٦٤ قيراطاً . انظر :M . R. Gouilloud , op . cit , n 221 , p 121 و د .محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٧٤ ص ٧٨ . وقد يزيد فى أحيان أخرى على ذلك بكثير فيصل إلي ١٠٠ قيراط أو ١٥٠ قيراطاً أو ٢٠٠ قيراطاً . انظر : E Du . Pontavice , Le statut des Navires , 1976 , n 102 , p . 101.

(2) R . Rodière & E .Du Pontavice , op . cit , n 242-244 , p 179 - 182 & E . Du Pontavice , op . cit , n 103 , p 102 -105& M . R . Gouilloud , op . cit , n 223 , p 122 - 123.

(3) Rennes , 23 Janvier 1962 , D . M . F 1963 , Som 45 & Trib. Com . Quimper , 28 septembre 1962 , D . M . F . 1963 , p 631 & Cass . Com. 23 Mars 1965 , D . M . F 1965 , p 412.

المصرى [١]، ويرى فى الشيوع البحرى نوعاً من الشركات التجارية وإن كانت شركة من نوع خاص " Sui Generis "يتميز بها القانون البحرى . وذلك لأن موضوع الشيوع البحرى هو الاستغلال التجارى ، فضلاً عن توافر نية المشاركة بين الملاك علي الشيوع بقصد اقتسام الأرباح وتحمل الخسائر ، بالإضافة إلي اقتراب الشيوع البحرى من شركات الأموال فى عدم تأثير وفاة أحد الملاك على الشيوع على استمراره ، واقترابه من شركات الأشخاص فى اتخاذ القرارات المتعلقة به بالأغلبية .

ويترتب على السير فى هذا الاتجاه تطبيق أحكام الشركات وليس أحكام القانون المدنى - بشأن الشيوع البحرى فيما لم يرد بشأنه نص فى قانون التجارة البحرية .

(الاتجاه الثانى) ويسير فيه غالبية الفقه المصرى [٢]. ويرى في الشيوع البحرى شيوعاً عادياً نظمه المشرع البحرى ضماناً لحسن إدارته واستغلاله وحل المنازعات الناشئة عنه . وذلك لعدم توافر أركان عقد الشركة وأهمها نية المشاركة فى الشيوع البحرى خاصة عندما يكون إجبارياً ، فضلاً عن عدم استقرار الفقه والقضاء المصرى على اعتبار ملاحة الصيد وملاحة النزهة ذات طبيعة تجارية ، بالإضافة إلي أن الملاك على الشيوع لا ينشئون باشتراكهم فى ملكية السفينة شخصاً معنوياً يتمتع بحقوق ويتحمل بالتزامات هذا الاشتراك حيث تعطى شهادة الجنسية ، وشهادة التسجيل بأسمائهم مباشرة كما أن كلاً منهم يظل مالكاً لحصته ويستطيع بيعها ورهنها .

ويترتب على السير فى هذا الاتجاه تطبيق أحكام القانون المدنى بشأن الملكية الشائعة وليس أحكام الشركات فيما لم يرد بشأنه نص فى قانون التجارة البحرية بشأن الشيوع البحرى .

---

(١) د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ٨٥ ص ١٠٨.

(٢)د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٤٩ . ص ٣٦ ، د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٥٣ ص ١٢٥ د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ٥١ ص ٦٥ ، د. محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ٧٥ ص ٧٩ ، د. زكى الشعراوى . السابق . رقم ١٩٨ ص ٢٥٠.

(ثالثاً) أحكام الشيوع البحرى :

قام قانون التجارة البحرية بتفصيل أحكام الشيوع البحري من حيث إدارته ، وحقوق والتزامات أطرافه وانقضائه ، وذلك كما يلى :

١ - إدارة الشيوع البحرى :

تتخذ إدارة الشيوع البحرى إحدى صورتين :

(الصورة الأولى) إدارة الشيوع البحرى بواسطة جميع الملاك :

وفى هذه الصورة يقوم جميع الملاك على الشيوع بإدارة السفينة ، فإن عرضت مسألة معينة وأجمعوا بشأنها على اتخاذ قرار معين انتهى الأمر ، أما أن اختلف الرأى بصددها ، فإنه ينبغى الأخذ برأى الأغلبية . وتعنى الأغلبية هنا أغلبية الحصص ، أى الأغلبية القيمية لمن يملك مايجاوز نصف السفينة ولو كان شخصاً واحداً ، وليست الأغلبية العددية أو أغلبية أرباب الرأى (م ٢،١/١٨ بحرى) .

على أن مبدأ اتباع رأى الأغلبية فى الإدارة الجماعية للسفينة ، وكذا مبدأ أغلبية الحصص ليسا من المبادئ المطلقة حيث يمكن عدم الأخذ بهما إذا نص القانون أو اتفق الملاك على خلافهما . ومثال المخالفة بنص القانون اشتراط المشرع أغلبية أخرى بصدد بيع السفينة وهى أغلبية المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل (م ١/٢٦ بحرى) . ومثال المخالفة بالاتفاق اتفاق الملاك على اتباع مبدأ الإجماع أو اتباع مبدأ الأغلبية العددية .

فإذا صدر القرار عن الأغلبية المنصوص عليها أو المتفق عليها ، فإنه يسرى على جميع الملاك على الشيوع بما فيهم الأقلية التي لم توافق عليه . وفى المقابل قرر القانون ضمانات للأقلية تكفل عدم انحراف الأغلبية . ومن هذه الضمانات إجازة الطعن للأقلية على قرار الأغلبية أمام المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره (م ٣/١٨ بحرى) .

هذا وقد ترك المشرع للقاضى سلطة تقديرية فيما يتعلق بالحكم بالإبقاء على قرار الأغلبية المطعون عليه أو إلغائه ، كما لم يرتب على الطعن على قرار الأغلبية وقف تنفيذه تلقائياً ، بل أوجب على المحكمة أن تأمر بهذا الوقف حتى لايتخذ ذريعة لتعطيل استغلال السفينة (م ٣/١٨ بحرى) .

(الصورة الثانية) إدارة الشيوع البحرى بواسطة مدير معين

"L'Armateur - gerant "

وفى هذه الصورة يجوز للأغلبية القيمية البسيطة ، أى لمن يملك مايجاوز نصف السفينة ، تعيين مدير للشيوع أو أكثر ، سواء أكان من الملاك على الشيوع أم من غيرهم ، فإذا تم تعيين مدير من الملاك أو من غيرهم تولى إدارة السفينة ، أما إذا عيِّن أكثر من مدير للشيوع ، وكذا إذا لم يعيَّن مدير من قبل الأغلبية المذكورة حيث يعتبر كل مالك على الشيوع مديراً له ، فإن المديرين هنا يجب أن يعملوا مجتمعين ، وذلك منعاً لتضارب مصالحهم وممارسة لمصلحة الشيوع . غير أن هذه القاعدة ليست من النظام العام إذ يجوز الاتفاق على مايخالفها (م ١/١٩ بحرى) .

هذا ويجب شهر أسماء المديرين فى صحيفة تسجيل السفن حماية للغير الذى يتعامل معهم بحسن نية (م ٢/١٩ بحري) .

سلطات مدير الشيوع :

لمدير الشيوع القيام بجميع التصرفات والأعمال التى تقتضيها إدارة الشيوع (م ١/٢٠بحري) . ومن هذه التصرفات والأعمال تعيين ربان السفينة وأفراد طاقمها ، وتجهيزها ، وإبرام عقود النقل اللازمة واستغلالها بسندات شحن أو بمشارطات إيجار ، والتأمين عليها ، وغيرها .

غير أنه يستثنى من القاعدة السابقة بيع السفينة أو رهنها أو ترتيب أي حق عينى آخر عليها ، أو تأجيرها لمدة تجاوز سنة . إذ لاتقع هذه التصرفات ، الواردة على سبيل الحصر ، فى نطاق سلطات مدير الشيوع إلا بإذن صادر عن

الأغلبيـة القانونيـة المقررة (م ١/٢٠ بحري) وهى أغلبيـة المـلاك الحائزين لثلاثة أرباع السفينة فى حالة بيعها (م ١/٢٦ بحرى) ، أو رهنها (م ٤٢ بحرى) ، وأغلبية الملاك الحائزين لما يجاوز نصف السفينة فى حالة ترتيب أي حق عينى آخر عليها ، أو تأجيرها لمدة تجاوز سنة ، وذلك طبقاً للقاعدة العامة فى تحديد أغلبية اتخاذ القرارات المتعلقة بإدارة الشيوع .

ويترتب علي قيام مدير الشيوع بأحد التصرفات السابقة دون الحصول على إذن مالكى السفينة بالأغلبيـة القانونية المقررة جواز تمسك الملاك قبل الغير بتجاوز المدير لسلطته القانونية ، وطلب إبطال التصرف لسريان هذا القيد الوارد على سلطة المدير فى مواجهة الغير لأنه قيد فرضه القانون[١]. وذلك على عكس القيود التي اتفق عليها الملاك لتقييد سلطة المدير حيث إنها وإن كانت ملزمة لهم ، أى للملاك ، لأن المدير وكيل عنهم ، إلا أنها لايحتج بها على الغير حماية لهذا الغير حسن النية الذى لايعلم بهذه القيود الاتفاقية ، وعدم إلزامه بالتحقق من مدى سلطات المدير بشأن مايجريه معه من تصرفات (م٢/٢٠ بحرى) .

واجبات ومسئولية مدير الشيوع :

يتعين على مدير الشيوع ، بصفته وكيلاً بأجر عن الملاك على الشيوع ، إدارة الشيوع بما تمليه عليه هذه الصفة من التزامات وماتحمّله من مسئوليات منها احترام قرارات موكليه ، والتزام حدود وكالته ، وتقديم حساب لموكليه عن إدارته ، ومسئوليته عن الأخطاء التي يرتكبونها فى إدارتهم [٢].

أما عن مسئولية مدير الشيوع عن الديون الناشئة عن الشيوع فإنه ينبغى التمييز بين فرضين :

---

(١) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ٤٤ ص ١١٣.
(2) R . Rodière & E . Du Pontavice , op . cit , No : 239, p 178.

(الفرض الأول) إذا كان المدير من المالكين علي الشيوع :

وفى هذا الفرض يكون المدير مسئولاً فى جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوع ، وإذا تعدد المديرون كانوا مسئولين فى جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم ، وكل اتفاق علي خلاف ذلك لايحتج به علي الغير (م ٢٢ بحري) .

(الفرض الثانى) إذا كان المدير من غير المالكين علي الشيوع :

وفى هذا الفرض لايسأل المدير قبل الغير عن الديون الناشئة عن الشيوع وذلك لكونه مجرد وكيل بأجر تلزم تصرفاته موكليه ولاتلزمه مادامت فى حدود سلطته ولحساب الشيوع ، ولكن يجوز للغير مساءلته على أساس المسئولية التقصيرية تطبيقاً للقواعد العامة إذا تجاوز فى تعامله معهم حدود وكالته [١].

انقضاء وكالة مدير الشيوع :

المدير وكيل فى إدارة الشيوع ، ولذا فإن وكالته تنقضى إماً اختياراً بإرادته المنفردة باعتزاله إدارة الشيوع ، أو إجباراً بعزله من قبل الأغلبية التي قامت بتعيينه ، غير أن اعتزاله أو عزله لن يكون حجة على الغير إلا من تاريخ شهره فى صحيفة تسجيل السفينة [٢].

٢ - حقوق والتزامات ملاك السفينة علي الشيوع :

أ - حقوق ملاك السفينة على الشيوع

(١) الحق فى المشاركة فى إدارة الشيوع : وذلك كما نوّهنا منذ قليل حيث إن الأصل هو إدارة الشيوع بواسطة جميع الملاك على الشيوع بحيث تتخذ القرارات المتعلقة باستغلال السفينة بالأغلبية القيمية البسيطة عند الانقسام فى الرأى ، كما يتم تعيين المدير أو المديرون بنفس الأغلبية ، وعند عدم تعيين مدير للشيوع يعتبر كل مالك فى الشيوع مديراً له ، بالإضافة إلي أن بيع السفينة أو رهنها ينبغى أن يتم بموجب أغلبية مالكى ثلاثة أرباع السفينة على الأقل .

---

(١) د. حسين الماحى . السابق . رقم ٨٤ ص ٧٠.
(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٧٦ ص ٨٥.

(٢) **الحق في الاعتراض على قرارات الأغلبية :** وذلك كما ذكرنا منذ قليل حيث يحق للأقلية الاعتراض على قرارات الأغلبية أمام المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدور القرار ، وذلك حماية للأقلية من انحراف الأغلبية .

(٣) **حق المشاركة فى الأرباح :** حيث يكون لكل مالك فى الشيوع نصيباً فى الأرباح الصافية الناتجة عن استغلال السفينة بنسبة حصته فى ملكيتها مالم يتفق على غير ذلك (م ٢١ بحرى) أى مالم يوجد اتفاق بينهم على تقسيم الأرباح بطريقة أخرى تخالف توزيعها وفقاً لنسبة حصصهم فى ملكية السفينة .

(٤) **الحق في التصرف فى الحصة :** حيث يحق لكل مالك فى الشيوع التصرف فى حصته دون موافقة المالكين الآخرين (م ١/٢٣ بحرى) غير أن هذا الحق ليس مطلقاً بل أورد المشرع عليه نوعين من القيود ، نوع يرد على حق التصرف ذاته ، وآخر يرد على آثار التصرف :

فأما **(النوع الأول)** الوارد علي حق التصرف ذاته فقد أورد المشرع قيدين على حق المالك فى التصرف فى حصته : يتمثل **(القيد الأول)** فى ضرورة الحصول على موافقة جميع المالكين على بيع السفينة إذا كان من شأن هذا البيع فقدان السفينة للجنسية المصرية (م ١/٢٣ بحرى) ، وذلك حماية للملاك وللمصلحة العامة فى وقت واحد . ويتمثل **(القيد الثانى)** فى ضرورة الحصول على موافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل إذا أراد أحد الملاك رهن حصته فى السفينة (م ٢/٢٣ بحرى) .

وأما **(النوع الثانى)** الوارد على آثار التصرف فقد أورد المشرع قيداً على آثار التصرف يتمثل فى بقاء المالك الذى تصرف فى حصته مسئولاً عن الديون التى تتعلق بالشيوع حتى تاريخ شهر التصرف فى صحيفة تسجيل السفن (م ٣/٢٣ بحرى) وذلك حماية للغير المتعامل مع الشيوع والذى لايستطيع العلم بالتصرف إلا عن طريق صحيفة تسجيل السفينة .

(٥) **الحق فى الانسحاب من الشيوع :** وقد تقرر هذا الحق فى المادة (٢٥ بحري) التي تنص على أنه " إذا كان المالك من العاملين فى السفينة جاز له فى حالة فصله من عمله أن ينسحب من الشيوع ، وتقدر حصته عند الخلاف بمعرفة المحكمة المختصة " . ومعنى ذلك أن هذا الحق فى الانسحاب من الشيوع مقرر لمصلحة المالك الذى يعمل فى السفينة رباناً أو مهندساً علي سببيل المثال ، وأتى من الأعمال ما استوجب إصدار قرار بفصله ، فأراد المشرع دفعاً للحرج الناتج عن استمراره في الشيوع أن يجيز له الانسحاب من الشيوع ، وفى هذه الحالة يكون من حقه اقتضاء حصته بعد بيعها للملاك الآخرين وتقديرها اتفاقاً فيما بينهم ، فإذا لم تقدّر الحصة اتفاقاً تولت المحكمة المختصة هذا التقدير .

(٦) **الحق فى استرداد الحصة المبيعة من أحد الملاك :** وهذا الحق قد تقرر فى المادة (٢٤ بحرى) حماية لباقى ملاك السفينة من إقحام مالك جديد قد لايعرفونه أو لا يطمئنون إليه ، حيث أوجبت الفقرة الأولى من هذه المادة على مشترى الحصة المبيعة من أحد الملاك " إخطار المالكين الآخرين بكتاب موصى عليه مصحوب بعلم وصول بالبيعوبالثمن المتفق عليه " . وعندئذ أعطت الفقرة الثانية من نفس المادة الحق " لكل مالك أن يسترد الحصة المبيعة بإعلان يوجه إلي كل من البائع والمشترى بشرط أن يدفع الثمن والمصاريف أو يعرضها عرضاً حقيقياً وفقا للقانون وأن يقيم الدعوى عند الاقتضاء ، وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الإخطار المنصوص عليه فى الفقرة السابقة " .

وقد نصت الفقرة الثالثة من نفس المادة على أنه : " إذا طلب الاسترداد أكثر من مالك قسّمت الحصة المبيعة عليهم بنسبة حصصهم " .

(٧) **الحق فى الاعتراض على بيع السفينة المحجوز على أكثر من نصفها :** وهذا الحق قد تقرر فى المادة (٢٧ بحرى) التي تقضى بأنه : " إذا وقع الحجز علي حصص تمثل أكثر من نصف السفينة شمل البيع الجبرى السفينة بأكملها ، ومع ذلك يجوز أن تأمر المحكمة بناء على طلب أحد المالكين الذين

لم يحجز على حصصهم بقصر البيع على الحصص المحجوز عليها إذا وجدت أسباب جدية تبرر هذا الطلب " . ويفترض هذا النص أن حجزاً وقع على حصص تمثل أكثر من نصف السفينة ، ويقرر أنه فى هذه الحالة ينبغى أن يشمل البيع الجبرى،الذى يعقب الحجز والذى تأمر به المحكمة لسداد حقوق الحاجزين، السفينة بأكلمها ، حماية للملاك غير المحجوز علي حصصهم من دخول ملاك جدد غير مرغوب فيهم ، وتيسيراً لبيع السفينة بثمن معقول .

ومع ذلك واستثناء مما تقدم أعطى المشرع لكل مالك من أصحاب الحصص غير المحجوز عليها الحق فى الاعتراض على بيع السفينة بأكملها ، والمطالبة بقصر البيع على الحصص المحجوز عليها ، وأعطى المحكمة سلطة الاستجابة لطلبه متى رأت استناده إلي أسباب جدية .

(٨) **الحق فى المطالبة بإنهاء الشيوع :** ذلك أن الشيوع ينبغى أن يكون مفيداً لمالكى السفينة ومحققاً لمصلحتهم فإذا انتفت هذه المنفعة وزالت تلك المصلحة جاز لكل مالك فى الشيوع أمام المحكمة المختصة رفع الدعوي للمطالبة بإنهائه وبيع السفينة وذلك كما قررت المادة (٢/٢٦ بحرى) التي تنص على أنه : " يجوز لكل مالك فى حالة وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوع علي وجه مفيد أن يطلب من المحكمة المختصة الحكم بإنهاء حالة الشيوع وبيع السفينة ، ويبين الحكم كيفية حصول البيع وشروطه " .

ب - التزامات ملاك السفينة على الشيوع :

(١) المشاركة فى تحمل النفقات والخسائر : حيث إن المالك فى الشيوع وكما يشارك فى الحصول على أرباح استغلال السفينة فإنه يتحمل بنصيب من الخسائر الناتجة عن هذا الاستغلال ويشارك كذلك فى نفقات الشيوع . وقد تقرر هذا الالتزام بنص المادة (٢١ بحرى) الذى يقرر أن : " يتحمل كل مالك فى الشيوع نصيباً فى نفقات الشيوع وفى الخسارة بنسبة حصته فى ملكية السفينة مالم يتفق على غير ذلك .... " . **فالقاعدة إذن فى تحمل النفقات والخسائر** - كما فى اقتسام الأرباح - هى توزيعها بينهم بنسبة حصة كل منهم

فى ملكية السفينة مالم يتفقوا علي اتباع قاعدة أخرى فى التقسيم .

(٢) المسئولية عن ديون الشيوع : ذكرنا منذ قليل أنه متى كان المدير من المالكين فى الشيوع كان مسئولاً فى جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوع ، وأنه إذا تعدد المديرون كانوا مسئولين فى جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم . وأن كل اتفاق على خلاف ذلك لايحتج به على الغير . ويطبق نفس الحكم على المالكين فى الشيوع غير المديرين ولكن مع إجازة اتفاقهم على مايخالفه بشرط شهر الاتفاق المخالف فى صحيفة تسجيل السفينة حتى يحتج به على الغير ، وذلك كما قررت المادة (٢٢ بحرى) التي تقضى بأن : " ... يسأل المالكون غير المديرين فى جميع أموالهم وبالتضامن فيما بينهم عن الديون الناشئة عن الشيوع مالم يتفق على غير ذلك ، ولايحتج بهذا الاتفاق فيها بينهم على الغير إلا من تاريخ شهره فى صحيفة تسجيل السفينة " .

(٣) انقضاء الشيوع البحرى :

ينقضى الشيوع البحرى بهلاك السفينة ، أو بانتهاء المدة المحددة له عند الاتفاق على هذه المدة ، أو بتجمع الحصص كلها فى يد شخص واحد حيث ستصبح السفينة مملوكة له وحده ، أو بيع السفينة اختياراً بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص (م ١/٢٦ بحرى) أو جبراً بأمر القاضى بناء على طلب أحد الملاك عند وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوع علي وجه مفيد (م ٢/٢٦ بحري) أو بناء على طلب الحاجزين على السفينة أو على حصص تمثل أكثر من نصفها إلا إذا طلب أحد المالكين غير المحجوز علي حصصهم قصر البيع على الحصص المحجوز عليها مستنداً إلي أسباب جدية (م ٢٧ بحرى) .

هذا وقد حرص المشرع على نفي قيام الشيوع على الاعتبار الشخصى كشركات الأشخاص حيث نص فى المادة (٢٨ بحرى) علي أنه : " لاينقضى الشيوع بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره إلا إذا اتفق علي غير ذلك " . وبالتالى فإن الشيوع البحرى لاينهار بانهيار الاعتبار الشخصى .

الفرع الثانى

ملكية الدولة للسفن

L'Etat - Armateur

ازاداد تدخل الدولة وأشخاصها المعنوية العامة فى هذا العصر فى مجال التجارة البحرية نظراً لما يمثله هذا المجال من أهمية اقتصادية ، ولم تعد ملكية الدولة للسفن تقتصر علي ملكية السفن الحربية ، وسفن الخدمة العامة من سفن التفتيش ، وسفن الإرشاد وغيرها بل امتدت ملكية الدولة للسفن لتشمل ملكية السفن التجارية من سفن نقل البضائع وسفن نقل الركاب ، وتلاشت فكرة الدولة الحارسة والدولة القاضية لتحل محلها فكرة الدولة المجهزة والدولة الناقلة حيث قامت الدولة بتملك أساطيل النقل البحرى وشركات الملاحة البحرية ، وقامت باستغلالها بنفسها شأنها فى ذلك شأن الأشخاص والشركات الخاصة .

ويبدو هذا الوضع جلياً فى مصر بعد أن أصبح الاستغلال البحرى قاصراً على الدولة أو المؤسسات والشركات التى لاتقل حصتها فى رأسمالها عن ٢٥٪ ، وذلك تطبيقا للمادة (٧) من القرار بقانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ بإنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى والتي تنص على أنه : " لايجوز مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن وإصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى والتى يصدر بتحديدها قرار من وزير المواصلات إلا لمن يقيد فى سجل يعد لذلك بالمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ، ويجوز لوزير المواصلات عند الاقتضاء وبالاتفاق مع الوزير المختص الاستثناء من هذه الأحكام " . وقد حددت الفقرة الثالثة من نفس المادة الهيئات التى يحق لها القيد بالسجل المشار إليه وهى المؤسسات العامة والشركات التى لاتقل حصة الدولة فى رأسمالها عن ٢٥٪ أى أن مشاركة الدولة فى المشروعات الخاصة بالاستغلال البحري تكون بنسبة الربع على الأقل .

هذا وإذا كانت السفن الحربية ، والسفن المخصصة لخدمة عامة لاتخضع لأحكام قانون التجارة البحرية وإنما لأحكام القانون العام فضلاً عن تمتعها بالحصانة القضائية،حيث لايجوز مقاضاة الدولة بشأنها أمام محاكم دول أجنبية ، والحصانة ضد إجراءات التنفيذ الجبرى،حيث لايجوز توقيع الحجز التحفظى أو التنفيذى عليها ، فإن جدلاً قانونياً قد ثار بشأن مدى انطباق هذه الأحكام على السفن التجارية المملوكة للدولة الأمر الذى أدى إلي خلافات قضائية بشأن حل هذه المسائل [١]. مما أدى بالمجتمع الدولى إلي إبرام معاهدة بروكسل فى ١٠ أبريل ١٩٢٦ بشأن حصانة سفن الدولة والتى صدقت عليها مصر بالقرار الجمهورى رقم ٤٩٧ لسنة ١٩٦٠ ، وأدخلتها حيز التنفيذ ابتداء من ٧ أغسطس ١٩٦٠ [٢]،و قد عدِّلت هذه المعاهدة بمقتضى بروتوكول موقع فى بروكسل فى ٢٤ يناير ١٩٣٤ .

وتفرق معاهدة بروكسل بين نوعين من السفن المملوكة للدولة:

---

(١) راجع بشأن هذه الخلافات : د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٧٩ ص ٩٠-٩١ ، د. رفعت فخرى . السابق . رقم ٤٧ . ص ١٢٢-١٢٣ ، د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ٩٠ ص ١١٤ وأيضاً :

R . Rodière , Le Navire , op . cit . no 192 , p 237-238 & D . Guyot : Immunite des Navires d'Etat , D . M . F . 1987 . p 411.

(٢) لم تصدِّق على هذه الاتفاقية سوى ١٤ دولة منها مصر - كما ذكرنا - وفرنسا التي صدقت عليها فى ٢٨ سبتمبر ١٩٥٥ . فى حين لم توافق عليها انجلترا والولايات المتحدة الأمريكية بيد أن الولايات المتحدة الأمريكية قد أصدرت قانوناً خاصاً بحصانات الدول والهيئات الأجنبية فى ٢١ أكتوبر ١٩٧٦ وبدأ سريانه اعتباراً من ١٩ يناير ١٩٧٧ ، ويفرّق هذا القانون بين أعمال الدولة الأجنبية غير التجارية وتتمتع بالحصانة ، وبين أعمالها التجارية ولاتتمتع بأية حصانة . راجع :

D . Guyot , op . cit . p 408

كما أصدرت انجلترا قانوناً خاصاً بحصانة الدولة عام ١٩٧٨ مقرّراً مبدأ حصانة الدولة وحدودها ومقرّراً أيضاً بعض الاستثناءات من بينها حالة قيام الدولة بنشاط تجارى . راجع :

R .Rodière , Le Navire , op . cit , N 192 , p 239.

(النوع الأول) السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة: تتمتع بالحصانة المقررة بمقتضى أحكام معاهدة بروكسل - طبقاً لنص الفقرة الأولى من المادة الثالثة - : "السفن الحربية واليخوت الحكومية ، وسفن الرقابة ، وسفن المستشفيات ، والسفن المساعدة ، وسفن التموين وغير ذلك من السفن التي تملكها إحدى الدول والتى تكون مخصصة وقت نشوء الدين لخدمة حكومية وغير تجارية " .

ولايشترط لكى تتمتع المنشآت العائمة سالفة الذكر بالحصانة المقررة فى المعاهدة أن تكون مملوكة للدولة بل يكفى أن تستغلها الدولة لتأدية خدمة عامة كأن تؤجر الدولة إحدى السفن للقيام علي خدمة أحد مرافقها ، ولإثبات ذلك يكفى أن يقدم ممثل الدولة صاحبة السفينة إقراراً يثبت لها هذه الصفة ، وذلك تطبيقاً لنص المادة الخامسة الذى يقضى بأنه : " يمكن للدولة مالكة السفينة أو التى تستغلها أن تثبت صفة السفينة أو ملكيتها بشهادة موقع عليها من ممثلها الدبلوماسى فى الدولة التي ينظر النزاع أمام محاكمها " .

وتتمثل الحصانة التي قررتها المعاهدة فى عدم خضوع السفن الحربيةوالسفن المخصصة لخدمة عامة لقواعد قانون التجارة البحرية التي تطبق علي السفن الخاصة وبالتالى لايجوز توقيع الحجز عليها ، كما لا تخضع هذه السفن لقواعد الاختصاص القضائى التي تسرى علي السفن الخاصة بحيث يجوز لكل دولة التمسك بحصانة سفنها العامة وبعدم خضوعها لاختصاص محكمة أجنبية .

ومع ذلك فإن المعاهدة قد قررت فقدان هذا النوع من السفن لهذه الحصانة فى حالات معينة وبشرط لجوء أصحاب الشأن إلي محاكم الدولة صاحبة السفينة أو المستغلة لها ، وهذه الحالات نصت عليها المادة الثالثة وهى :

١ - الدعاوى المتعلقة بالتصادم أو الحوادث البحرية الأخرى .

٢ - الدعاوى المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ والخسارات العمومية .

٣ - الدعاوى الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات وكذلك جميع الدعاوى الناشئة عن العقود المتعلقة بالسفينة .

(النوع الثانى) السفن التجارية المملوكة للدولة :

لم تفرق المعاهدة بين هذا النوع من السفن المملوكة للدولة والسفن المملوكة للأشخاص والشركات الخاصة وذلك لأن الدولة وهى تقوم باستغلال هذه السفن إنما تباشر نشاطاً من النوع الذى يمارسه الأشخاص والشركات الخاصة ، وبالتالى فقد وجب توحيد المعاملة وإخضاع الدولة المجهزة لهذا النوع من السفن لنفس الالتزامات المترتبة على استغلال السفينة ، وعدم تمتعها بحصانة خاصة حيث يجوز الحجز عليها ، كما تخضع لاختصاص القضاء الوطني فى مختلف الدول وتطبق عليها أحكام قانون التجارة البحرية الوطنى . وذلك تطبيقاً للمادة الأولى من المعاهدة والتى تنص علي أن : " السفن البحرية التى تملكها الحكومات أو التى تستغلها والشحنات المملوكة لها وماتنقله السفن الحكومية من شحنات وركاب ، وكذلك الدولة التى تملك هذه السفن أو تستغلها، تخضع فيما يختص بالمطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن ونقل هذه الشحنات لنفس قواعد المسئولية ونفس الالتزامات التي تسرى على السفن والشحنات والأمتعة المملوكة للأشخاص " .

كما تقضي المادة الثانية من المعاهدة بخضوع هذه السفن للاختصاص القضائى الوطنى حيث تنص على أنه : " تسرى علي هذه المسئوليات والالتزامات فيما يتعلق باختصاص المحاكم والدعاوى والمرافعات نفس القواعد المقررة للبواخر التجارية والشحنات الخاصة ولأصحابها " .

هذا ويجوز للدولة - طبقاً للمادة الرابعة من المعاهدة - التمسك بكل وسائل الدفاع والتقادم وتحديد المسئولية التي يتمتع بها الأفراد .

المبحث الثاني
الحقوق العينية التبعية
التـــي تـــرد علـــي الســـفينة

تمهيد وتقسيم:

يقصد بالحقوق العينية التبعية تلك الضمانات التى يقررها القانون للدائن على شيئ معين ، تخوله استيفاء حقه من ثمن هذا الشيئ متقدماً على غيره من الدائنين ، كما تخوله تتبع هذا الشيئ إذا انتقل من ملكية المدين إلي ملكية غيره . وتشمل الحقوق العينية التبعية التي قررها القانون المدنى حق الرهن ، وحق الاختصاص وحقوق الامتياز.

هذا ونظراً لأهمية الائتمان فى مجال التجارة البحرية التى تحتاج إلي أموال طائلة لتلبى حاجة مجهز السفينة فى استغلالها ، وضماناً - فى نفس الوقت - لحصول دائنى هذا المجهز على حقوقهم . فقد قرر قانون التجارة البحرية نوعين من الحقوق العينية التبعية التى ترد على السفينة ، وذلك فى المواد من ٢٩ حتى ٥٨ ، وهما حقوق الامتياز علي السفينة ، والرهن البحرى . وهذا ماسنبحثه فى مطلبين على النحو التالى :

المطلب الأول : حقوق الامتياز البحرية .

المطلب الثانى: الرهن البحرى .

المطلب الأول
حقوق الامتياز البحرية

تمهيد وتقسيم:

كان المشرع المصرى حتى صدور القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ بشأن حقوق الامتياز والرهون البحرية يسرف فى منح حقوق الامتياز البحرية لدائنى المجهز ضماناً لاستيفاء حقوقهم حيث كانت المادة الخامسة من القانون البحرى القديم ١٨٨٣ تقرر أحد عشر حقاً جعلت لأصحابها امتيازاً بحرياً . ورغم أن المادة السادسة من ذات القانون كانت تحدد طريقة إثبات كل امتياز حتى يحق للدائن التمسك به إلا أن كثرة عدد تلك الامتيازات ، وتنازعها مع الامتيازات المقررة فى القانون المدنى الذى استقر القضاء على تطبيقها إلي جانب الامتيازات المقررة فى القانون البحري قد أدى إلي خلق صعوبات عملية كبيرة[1].

هذا ولما كان المجال البحرى مجالاً دولياً بطبيعته نظراً لأن السفينة هي وسيلة نقل السلع والخدمات والأموال بين حدود أكثر من دولة فإن السفينة قد تتحمل بامتيازات بحرية فى كل ميناء تمر عليه . وبالتالى فإن اختلاف التشريعات الوطنية فى تنظيمها لحقوق الامتياز البحرية قد أدى إلي تنازع دولى بين هذه التشريعات المختلفة فى هذا الخصوص الأمر الذي دعى المجتمع الدولى إلي محاولة توحيد بعض الأحكام المتعلقة بحقوق الامتياز البحرية للقضاء على هذا التنازع لصالح تقوية الائتمان البحرى . وذلك بإبرام معاهدة بروكسل في ١٠ أبريل ١٩٢٦ بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بحقوق الامتياز والرهون البحرية (٢).

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٨٦ ص ٨٠.

(٢) لم يتجاوز عدد الدول الموقعة على هذه الاتفاقية حتى مايو ١٩٨٦ (٢١ دولة) من بينها فرنسا التى وقعت عليها عام ١٩٣٥ وأدمجتها فى تشريعها الداخلى بالقانون الصادر فى ١٩ فبراير ١٩٤٩ . فى حين لم توقع عليها انجلترا ولم تدمجها فى تشريعها الداخلى لما تضمنته من ===

وقد قررت الاتفاقية أنه سيكون فى تشريعات الدول الموقعة عليها طائفتين من الامتيازات :

(**الطائفة الأولى**) طائفة امتيازات الطبقة الأولى " Les privilèges de premièr rang " . وهى تتقدم الرهن البحرى . وقد حصرتها الاتفاقية فى امتيازات خمسة لايجوز لتشريعات الدول الموقعة التعديل فيها بالحذف أو بالإضافة .

(**الطائفة الثانية**) طائفة امتيازات الطبقة الثانية " Les privilèges de second rang " وهى تلى الرهن البحرى . وقد تركت الاتفاقية أمر تحديدها للتشريعات الوطنية فى الدول المختلفة (١).

ورغم أن مصر لم توقع على هذه الاتفاقية إلا أنها أدخلتها فى تشريعها الداخلى بالقانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ بشأن حقوق الامتياز والرهون البحرية الذى قرر فى مادته الثلاثين إلغاء المادتين الخامسة والسادسة من التقنين البحري القديم وجميع الأحكام المخالفة ، فضلاً عن إدخال نظام الرهن البحرى في مصر .

= قواعد تخالف قواعد قانونها . وإزاء ذلك ورغبة فى وضع اتفاقية تكون أكثر اقتراباً من قواعد القانون الأنجلو - أمريكى فقد تم إبرام اتفاقية جديدة فى ١٧ مايو ١٩٦٧ تحقق هذا الاقتراب . غير أن هذه الاتفاقية لم تدخل بعد حيز التنفيذ حيث لم توقع عليها سوى الدول الاسكندناڤية وسوريا حتى عام ١٩٨٦ ورفضت فرنسا التوقيع عليها أو إدماجها فى تشريعها الداخلى الصادر فى ٣ يناير ١٩٦٧ (راجع M . R . Gouilloud , op . cit n 264 , p 144.) ، وإزاء عدم الإقبال الكافى على الاتفاقيتين السابقتين فقد قررت كل من المنظمة البحرية الدولية (omi) ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (C . N .U . C . E .D) إعادة النظر فى الاتفاقيتين . هذا وقد عرضت اللجنة البحرية الدولية (CMI) تعاوناً مع المنظمتين المشار إليهما بطرح الاتفاقيتين المذكورتين على مؤتمرها الذى عقد فى لشبونة فى مايو ١٩٨٥ وانتهت إلي وضع مشروع اتفاقية جديدة أرسلته إلي المنظمتين المشار إليهما . وقد تمت مراجعته من قبلهما معاً فى ديسمبر ١٩٨٨ وحرر مشروع جديد فى سبتمبر ١٩٨٩ بغية عرضه على مؤتمر دبلوماسى تمهيداً لإقرار اتفاقية جديدة . راجع:
R . Rodière & E . Du . Pontavice , op . cit , n 117 , p 87.

(1) R . Rodière & E . Du . Pontavice , op . cit , n 118 , p 88.

ثم صدر قانون التجارة البحرية الجديد متبعاً نفس النهج الذى كان يسير عليه القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ ، ورغم أن قانون التجارة البحرية الجديد لم يقرر - صراحة - إلغاء القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ إلا أنه بتنظيمه حقوق الامتياز على السفينة فى المواد من ٢٩ إلي ٤٠ ، والرهن البحري فى المواد من ٤١ إلي ٥٨ يكون قد ألغاه ضمناً . وبالتالى فإننا سنقصر دراستنا على الأحكام الواردة فى قانون التجارة البحرية ، وسنتناول فى **(فرع أول)** الحقوق الممتازة وفى **(فرع ثان)** محل الامتياز ، وفى **(فرع ثالث)** ترتيب الامتيازات البحرية، وفى **(فرع رابع)** آثار الامتياز ، ثم فى **(فرع خامس)** انقضاء الامتياز.

الفرع الأول
الحقوق الممتازة

وردت الحقوق الممتازة التى ترد علي السفينة فى المادة (٢٩) من قانون التجارة البحرية التى نصت علي أن : " تكون حقوقاً ممتازة دون غيرها مايلى:... " ثم عدّدت ست مجموعات من الحقوق الممتازة مرتبة بحسب أسبقيتها ترد علي السفينة " دون غيرها " من الحقوق الممتازة الأخرى المقررة فى القانون المدنى أو فى غيره من القوانين . وهذه الحقوق الممتازة هى :

١ - امتيازات المرتبة الأولى:

وتتمثل - وفق مانصت عليه الفقرة الأولى من المادة المشار إليها فى : "المصروفات القضائية التى أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها " . ويقصد بها المصروفات التى ينفقها أحد الدائنين أو بعضهم في سبيل استصدار حكم قضائي ببيع السفينة وتوزيع ثمنها على جميع الدائنين .والحكمة من تقرير هذا الامتياز لهذه المصروفات أنها أنفقت لمصلحة جميع الدائنين ولولا إقدام أحدهم أو بعضهم على إنفاقها لما استطاع أى منهم استيفاء شيئ من حقه ، ولذا وجب أن

يتقدم من أنفقها على الدائنين جميعاً فى استيفائها [(١)]. وعلى ذلك فإن المصروفات التى ينفقها أحد الدائنين للمحافظة على حق خاص به دون سائر الدائنين لاتكون ممتازة إلا إذا كانت تابعة لدين آخر فتأخذ نفس مرتبته [(٢)].

٢ - *امتيازات المرتبة الثانية* :

وتتمثل - وفق مانصت عليه الفقرة الثانية من المادة المشار إليها - فى: " الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والموانى والإرشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى " .

وعلى ذلك تتضمن امتيازات المرتبة الثانية الحقوق الآتية :

أ - **الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والموانى :** وهى رسوم وضرائب مستحقة للخزانة العامة على كل سفينة تدخل إلي الموانى المصرية أو تخرج منها . وهى تساعد الدولة فى القيام بواجباتها نحو خدمة وصيانة المنشآت والموانى البحرية مما يحافظ بطريق غير مباشر على السفينة بوصفها ضماناً للدائنين بما توفره لها من مأوى أكثر أمناً [(٣)].

ب - **رسوم الإرشاد :** وهى الرسوم التي تلتزم السفينة بدفعها نظير تقديم خدمة الإرشاد لها عند دخولها إلي الميناء أو خروجها منه . وتلتزم السفينة الخاضعة للإرشاد بأداء الرسم المقرر له والذى يحدّد على أساس حمولة السفينة سواء استعانت بخدمات المرشدين أم لم تستعن بها ، إلا أن السفينة عند عدم استعانتها بخدمات المرشدين تلتزم بأداء رسم إضافى إلي جانب رسوم الإرشاد المقررة ، ويشمل الامتياز أيضاً هذا الرسم الإضافى [(٤)].

---

(١) د . رفعت فخرى . السابق . رقم ٥٢ ص ١٣١.

(٢) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٨٧٣ ص ٥٣٨.

(3) E . Du . Pontavice , op . cit , n 146 , p 146.

(٤) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٠٣ . ص ١١٤.

وحكمة تقرير هذا الامتياز لرسوم الإرشاد هي كسابقتها أي المحافظة على السفينة - كضمان للدائنين - ضد خطر الحوادث البحرية .

جـ - رسوم القطر : وهي الرسوم التي تلتزم السفينة بدفعها نظير قطرها عند دخولها إلي الميناء أو خروجها منه . وهي رسوم مقررة لمصلحة الدولة ، وتساعد علي المحافظة على السفينة بوصفها ضماناً للدائنين بتفادي الحوادث البحرية التي تقع عند استغناء السفن عن خدمة القاطرات .

د- مصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى : ويقصد بمصروفات الحراسة والصيانة كافة المصروفات التي يتم إنفاقها على حراسة السفينة وصيانتها للمحافظة عليها كضمان للدائنين عند دخولها آخر ميناء وقبل بيعها بيعاً قضائياً .

أما الخدمات البحرية الأخرى فيلاحظ أن هذا التعبير واسع فضفاض يتسع لكل ماينفق على السفينة أو بمناسبة استغلالها . ولذلك نرى - مع البعض (١)- أن يقتصر معناه على الخدمات البحرية غير المنصوص عليها في المادة (٢٩) وعلى الخدمات التي تقدم للسفينة منذ دخولها آخر ميناء وقبل بيعها بيعاً قضائياً حيث ينبغي تفسيره تفسيراً ضيقاً لأن الامتياز لايتقرر إلا بنص لأنه استثناء والاستثناء لاينبغي التوسع فيه بل يفسر بقدر الحاجة التي أملته .

هذا وتعد الديون الأربعة السابقة جميعها امتيازات من المرتبة الثانية بحيث إذا تعددت فإنها تشترك جميعاً في التوزيع بنسبة كل حق منها (م٢/٣٤ بحري) .

٣ - امتيازات المرتبة الثالثة :

وتتمثل - وفق مانصت علي الفقرة الثالثة من المادة (٢٩ بحري) في : " الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة " . ويشمل هذا الامتياز - فضلاً عن أجور الربان والبحارة وكافة

---

(١) د. سمير الشرقاوي . السابق . رقم ١٠٣ ص ١١٥.

الأشخاص المستخدمين فى السفينة - كافة المبالغ الناشئة عن عقود استخدامهم كمصروفات علاجهم وترحيلهم وغيرها من الديون التي تجد مصدرها فى عقد العمل البحرى [(١)].

وقد روعى في منح هذا الامتياز المرتبة الثالثة رغم أن مصدره تعاقدى اعتباران : **(الأول)** اعتبار الرحمة بطاقم السفينة الذين يعتبرون بين الدائنين الذين يقومون بخدمة السفينة فى تسييرها واستغلالها ، كما يعتبرون - فى نفس الوقت من ضعاف الدائنين وأكثرهم حاجة من الناحية المادية ، **(والثانى)** صغر حجم ديونهم فى غالبية الأحوال بحيث لن تعترض الوفاء بحقوق الدائنين الآخرين على نحو جدى [(٢)].

٤ - امتيازات المرتبة الرابعة :

وتتمثل-وفق مانصت عليه الفقرة الرابعة من المادة المشار إليها- فـى: " المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة". وعلى ذلك تتضمن امتيازات المرتبة الرابعة نوعين من الحقوق هما :

أ - **مكافآت المساعدة البحرية والإنقاذ :** أى المبالغ المستحقة لمن قام بمساعدة السفينة وإنقاذها من خطر الهلاك الذى كان يتهددها .

ب - **حصة السفينة فى الخسارات المشتركة:** أى المبالغ المستحقة لصالح الشاحنين الذين قام الربان اختياراً بالتضحية ببضائعهم لإنقاذ السفينة وباقى البضائع المشحونة عليها من خطر الهلاك الذى كان يتهددها .

ومن الواضح أن المشرع قد منح هذه الحقوق المرتبة الرابعة لأن في إنقاذ السفينة من الأخطار التي تتهددها - إما بمساعدتها مباشرة أو بالتضحية ببعض البضائع المشحونة عليها - حفاظاً عليها بوصفها ضماناً للدائنين [(٣)].

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٨٩ ص ٨٣.

(٢) د. على البارودى . السابق . رقم ١٩٨ . ص ٢٥٢.

(٣) د. جلال محمدين . السابق . ص ١١٢.

٥ - امتيازات المرتبة الخامسة:

وتتمثل - وفق مانصت عليه الفقرة الخامسة من المادة المشار إليها - فى : " التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرهما من حوادث الملاحة والتعويضات عن الأضرار التى تلحق بمنشآت الموانى أو الأحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والربان والبحارة والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة " .

وبالتالى فإن امتيازات المرتبة الخامسة تتضمن الحقوق الآتية :

أ - التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرهما من حوادث الملاحة: ويقصد بالتعويضات المستحقة عن التصادم المبالغ المحكوم بها للمضرور علي سبيل التعويض عن الأضرار التي تسببت فيها السفينة المسئولة عن التصادم البحرى .

ويقصد بالتعويضات المستحقة عن التلوث المبالغ المحكوم بها للسلطة العامة أو لأحد الأشخاص أو الشركات الخاصة علي سبيل التعويض عن الأضرار التي تسببت فيها السفينة مصدر التلوث البحرى .

ويلاحظ أن التصادم والتلوث يدخلان ضمن الحوادث البحرية ، ولكن المشرع أراد بتخصيصهما قبل التعميم فى قوله : " وغيرهما من حوادث الملاحة" إبراز أهميتهما الخاصة بالنسبة لباقى الحوادث البحرية دون إخلال بالمساواة فى مرتبة الامتياز بين التصادم والتلوث من جهة ، وغيرهما من حوادث الملاحة البحرية من جهة أخرى [١].

ب - التعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانى أو الأحواض وطرق الملاحة: ويقصد بها التعويضات الناشئة عن الأضرار التي تلحقها السفينة بمنشآت الميناء عند دخولها إليه أو خروجها منه أو بالأحواض التي تخصص لإصلاحها أو بطرق الملاحة فى المياه الإقليمية .

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٠٦ . ص ١١٨

جـ - التعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والربان والبحارة :

ويقصد بها التعويضات المستحقة لركاب السفينة وطاقمها عن الأضرار البدنية من إصابات أو وفاة بسبب حادث يسأل عنه مجهز السفينة باعتبار هذه الاصابات البدنية قد حدثت أثناء الرحلة البحرية .

د - التعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة : ويقصد بها التعويضات التي يلتزم بها مجهز السفينة لقاء الأضرار التى تسببت فى هلاك البضائع والأمتعة أو تلفها باعتباره مسئولاً عن توصيلها سالمة من ميناء القيام إلي ميناء الوصول .

وجدير بالذكر أن امتيازات المرتبة الخامسة هذه لها مرتبة واحدة ، وبالتالى فإذا تعددت اشتركت جميعها فى التوزيع بنسبة قيمة كل منها (م ٣٤ /٢ بحرى)

٦ - امتيازات المرتبة السادسة:

وتتمثل ، وفق مانصت عليه الفقرة السادسة من المادة (٢٩ بحرى)فى :

" الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة فى حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء كان الربان مالكا للسفينة أو غير مالك لها وسواء كان الدين مستحقا له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين وكذلك الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة طبقاً للمادة ١٤٠ من هذا القانون " .

وعلى هذا فإن امتيازات المرتبة السادسة تشمل الحقوق الآتية :

أ - الديون الناشئة عن تصرفات الربان القانونية وأعماله المادية التي يقوم بها خارج ميناء تسجيل السفينة بغية صيانة السفينة ومتابعتها لرحلتها البحرية ، سواء أكان الدين مستحقاً للربان ذاته أم لمن تعاقد معهم من الغير . **وبالتالى فإنه يلزم لاعتبار هذه الديون ممتازة توافر الشروط الآتية :**

(١) أن تكون ناشئة عن تصرفات أو أعمال قام بها الربان خارج ميناء تسجيل السفينة: حيث لايستطيع الدائن الحصول علي تأمين اتفاقى،كرهن مثلاً،وتقييده فى سجل السفينة،بخلاف ما إذا نشأت هذه الحقوق فى ميناء التسجيل حيث يتعين حصول الدائن على ضمان اتفاقى حيث لا محل للامتياز [١].

(٢) أن يكون التصرف الناشئ عنه الدين فى حدود سلطات الربان القانونية : نظراً لأن التصرفات التي يأتيها الربان متجاوزاً سلطاته القانونية لاتلزم المجهز وبالتالى لايكون هناك محل لتقرير امتياز بحرى .

(٣) أن يكون التصرف الناشئ عنه الدين بسبب حاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر: كثمن شراء وقود للسفينة أو نفقات إصلاحها . وبالتالى فإن نفقات تحسين السفينة كشراء جهاز لايلزم لسيرها لاتعد ديوناً ممتازة [٢].

ب - **الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يقوم بها وكيل السفينة طبقاً للمادة (١٤٠ بحرى) :** أى الديون التي تترتب علي المجهز بسبب الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة والتى يقوم بها وكيل السفينة بوصفه وكيلاً عنه . كإصلاح السفينة وتزويدها بالوقود وإبرام عقود النقل البحري ومشارطات إيجار السفينة . ولايشترط فى هذه الحالة أن يقوم وكيل السفينة بهذه الأعمال خارج ميناء تسجيل السفينة أو فى غيبة المجهز[٣].

وخلاصة القول أن المشرع البحري قد حصر الحقوق الممتازة فى ست مجموعات حسب أولويتها حيث يتقدم الدائن صاحب امتياز المرتبة الأولي على الدائن صاحب امتياز المرتبة الثانية وهكذا ، وذلك بعد أن يتقدم الدائنون أصحاب حقوق الامتياز على الدائنين المرتهنين للسفينة .

وأخيراً فقد نصت المادة(٣٠)من قانون التجارة البحرية على عدم خضوع: " .... حقوق الامتياز لأى إجراء شكلى أو لأى شرط خاص بالإثبات " .

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٨٧٣ . ص ٥٤٠.
(٢) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٨٩ ص ٨٥.
(٣) د. سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٠٧ . ص ١٢٢.

الفرع الثانى
محل الامتياز

تترتب حقوق الامتياز البحرية على الثروة البحرية للمجهز « La Fortune de Mer » ، والتى تشمل السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التى نشأ خلالها الدين ، كما تشمل ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء رحلة السفينة (م١/٣١ بحرى) .

وقد بينت المادتان (٣١ ، ٣٢ بحرى) عناصر الثروة البحرية التى ينصب عليها الامتياز البحرى . وذلك على التفصيل الآتى :

أولاً: السفينة :

يكمن وعاء الامتياز البحرى بصفة جوهرية فى السفينة بمفهومها الذى حددناه آنفا[1] بوصفها من أهم عناصر الذمة البحرية الى يرد عليها امتياز الدائن ، كمايرد الامتياز على جميع ملحقاتها الضرورية اللازمة لاستغلالها والتى تعتبر جزءاً منها (م ١/٣١ بحرى) . والسفينة التي يرد عليها الامتياز هى تلك التى نشأ الدين بسببها دون غيرها من السفن التي قد تكون مملوكة للمجهز.[2]

ويسرى الامتياز على السفينة بغض النظر عن صفة مستغلها أى سواء أكان مستغل السفينة هو مالكها أم مجهزها غير المالك ، أم مستأجرها الأصلى (م٤٠ بحرى) ، وذلك استثناء من القواعد العامة التى تقضى بعدم ورود حقوق الامتياز إلا على الأموال المملوكة للمدين . ويجد هذا الاستثناء تبريره فى ارتباط الامتياز البحرى بالثروة البحرية لا بشخص المدين ذاته ، كما أنه يعد تطبيقاً لفكرة تخصيص السفينة لضمان الدائنين بسبب استغلالها إذ أن كل سفينة تعتبر وحدة اقتصادية منفصلة ومستقلة بحقوقها والتزاماتها.[3]

غير أن المشرع قد أورد قيداً بقصد حماية مالك السفينة ، حيث حرم

---

(١) راجع سابقاً ص ٩٣ .
(٢) د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ٨٦ ص ٩٣.
(٣) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٩٢ ص٨٦.

الدائن من امتيازه إذا كانت حيازة المالك لسفينته قد زالت نتيجة لفعل غير مشروع ، وكان الدائن سيئ النية ، أي يعلم أنه يتعامل ، وقت تعاقده ، مع مغتصب السفينة (م ٤٠ بحرى).[١]

ويرد الامتياز على السفينة بحالتها وقت التتبع ، فإذا كانت قد تعرضت لحادث أحالها إلى حطام « Epave » فإن الامتياز ينتقل إلى ثمن حطامها حيث خوّل المشرع الإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضماناً لمصاريف إزالته أو انتشاله أورفعه ، وبيعه إداريا بالمزاد ، والحصول على دينها من الثمن بالأفضلية علي الدائنين الآخرين ، وإيداع باقى الثمن خزانة المحكمة المختصة(م٣٩ بحرى).

ثانياً : أجرة النقل :

ينصب الامتياز البحرى - أيضاً - على أجرة النقل « Le Frêt » الخاصة بالرحلة التى نشأ خلالها الدين (م ١/٣١ بحرى) . مادامت الأجرة لم تدخل بعد فى ذمة المجهز بل لازالت مستحقة له بأن كانت ديناً فى ذمة الشاحن أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المجهز (م ٣٣ بحرى) إذ أن الأجرة فى هاتين الحالتين يمكن أن تكون محلاً لحجز ما للمدين لدى الغير سواء بتوقيع الحجز تحت يد الشاحن أو الربان أو وكيل المجهز . أما إذا تم تحصيل الأجرة من جانب المجهز فإن الدائن الممتاز يفقد امتيازه عليها لأنها بدخولها ذمة المجهز تفقد تخصيصها وتختلط بذمته وتنصهر فيها.[٢]

والأصل أن الامتياز لا ينصب إلا على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التى نشأ خلالها الحق الممتاز وحدها ، إلا أنه إذا تعلق الأمر بالديون الناشئة عن

(١) رغم عدالة هذا الحكم ، إلا أن بعض الفقه يرى - بحق - وجوب استثناء امتياز المساعدة البحرية والإنقاذ من هذه المادة ، وأن يترتب الامتياز على السفينة ولو كان القائم بعملية الإنقاذ على علم باغتصابها ، لأنه بدون تقرير هذا الحكم فإنه سيحجم عن تقديم المساعدة اللازمة لإنقاذ السفينة ، وهو أمر ينبغى تجنبه فى جميع الصور حماية لما قد يكون عليها من أرواح بريئة ، وبضائع وأمتعة منقولة لملاك أو شاحنين حسنى النية . غير أن ذلك لا يعنى القول بعدم توقيع أقصى العقوبات على مغتصبها والاحتفاظ بكافة حقوق المالك الشرعى للسفينة قبله. راجع : د. زكى الشعرواى . السابق . رقم ٢٢٣. ص ٢٨٣.

(٢) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ٥٥ . ص ١٤٤.

عقود عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقود عمل على السفينة ، فإن الامتياز فى هذه الحالة يرد - استثناء - على مجموع أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد (م ٣١/ ٢ بحرى).

والعبرة فى أجرة النقل محل الامتياز البحرى بالأجرة الإجمالية دون الأجرة الصافية ، أى أن العبرة بالأجرة المستحقة للمجهز دون أن تخصم منها مصاريف الرحلة .[١]

وتعتبر أجرة سفر الركاب فى حكم أجرة النقل (م ٣٢/ ٢ بحرى) ، ومن ثم يجب ، حتى تكون محلاً للامتياز ، أن تكون هى الأخرى مستحقة الدفع وليست مدفوعة بأن تكون ديناً فى ذمة الشاحن أو تكون تحت يد الربان أو وكيل المجهز . غير أن تلك فروض نادرة الحدوث عملاً لأن أجرة سفر الركاب تدفع للمجهز مقدما فى كل الحالات تقريباً ، مما يفقد الامتياز على هذه الأجرة مضمونه.[٢]

ثالثاً: ملحقات السفينة وأجرة النقل :

يرد الامتياز البحرى - كذلك - على ملحقات السفينة وأجرة النقل (م٣١/ ١ بحرى) وهى ديون تحل فى الذمة البحرية محل مال آخر أو قيمة أخرى خرجت منها . ويعتبر من ملحقات السفينة وأجرة النقل ما يأتى (م ٣٢/ ١ بحرى):

١- التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التى لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها ، أوعن خسارة أجرة النقل :

ومقتضى ذلك جواز استعمال حق الامتياز على مبالغ التعويض المستحقة لمالك السفينة عما لحقها من أضرار قبل إصلاحها ، أما إذا تم إصلاح السفينة فإن الامتياز يقتصر على السفينة دون هذه المبالغ وإلا كان الامتياز وارداً على محلين (السفينة بعد إصلاحها ، ومبلغ التعويض) وهذا غير جائز .[٣]

(١) د. جلال محمدين . السابق . ص ١١٧.
(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١١٥. ص ١٣٠.
(٣) د. سميحة القليوبى . السابق .رقم ٨٨ ص ٩٥.

كذلك تعتبر من ملحقات أجرة النقل التعويضات المستحقة للناقل عن خسارة أجرة النقل ، كما لو فقدها الناقل بخطأ من الشاحن أو من غيره فاستحق تعويضاً عنها.[١]

٢- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أوعن خسارة أجرة النقل :

ويقصد بذلك التعويضات التى يحصل عليها مالك السفينة عن الأضرار التي لحقت بالسفينة نتيجة قيام الربان بتضحية اختيارية لأجل السلامة العامة وإنقاذ السفينة وما عليها من بضائع ، كأن يقوم الربان بالتضحية ببعض أجزاء السفينة أو ببعض مهماتها فيستحق مالك السفينة تعويضاً عن هذه الأضرار التى لحقت بالسفينة يلتزم بدفعه كل من استفاد من إنقاذها ويشترط أيضاً فى هذه الحالة ألا يتم إصلاح هذه الأضرار.[٢]

كما تعتبر من ملحقات أجرة النقل فى هذه الحالة التعويضات المستحقة للناقل بسبب خسارة أجرة النقل نتيجة الخسارة البحرية المشتركة ، كما لو اضطر إلى التضحية ببعض البضائع التى تستحق أجرة نقلها عند الوصول ، وخسر تبعاً لذلك هذه الأجرة .[٣]

٣- المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ التى حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة :

ووعاء هذا الامتياز يقع على مكافأة ما تقوم به السفينة خلال رحلتها من مساعدة أو إنقاذ لسفن أخرى ، ولكنه لا يرد إلا على صافى هذه المكافأة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان وأفراد الطاقم الموجودين على السفينة التى قامت بالمساعدة أو الإنقاذ إذ أنهم يستحقون هذه المبالغ كمكافأة نظير المساعدة أو الإنقاذ ومن ثم وجب استبعادها من محل الامتياز .[٤]

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٨٧٤ ص ٥٤٣.
(٢) د. حسين الماحى . السابق . رقم ١١٣ . ص ٨٦.
(٣) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١١٦ ص١٣٢.
(٤) د. زكى الشعراوى . السابق . رقم ٢٢٥ ص ٢٨٥.

ويلاحظ أن تقرير الامتياز على التعويضات فكرة غريبة عن القانون المصرى الذى وإن كان يمنح الدائن دعوى مباشرة فى بعض الحالات إلا أنه لا يعرف امتيازاً على التعويضات . وإنما رتب المشرع البحرى امتيازاً على التعويضات لأن هذه التعويضات أو الملحقات تمثل عناصر اقتطعت من الذمة البحرية للمجهز أو يجب أن تضاف إليها.[1]

وغنى عن الذكر أن هذه الملحقات التى وردت فى المادة (٣٢ بحرى) قد وردت علي سبيل الحصر ، ومن ثم لايجوز أن تضاف إليها عناصر أخرى لم ترد فى القانون.[2]

هذا ويبقى حق الامتياز على ملحقات السفينة وأجرة النقل قائماً مادامت مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك تماماً كما هو الشأن بالنسبة لما ذكرناه بصدد أجرة النقل وما فى حكمها (م ٣٣ بحرى).

- المبالغ التى لاتدخل فى محل الامتياز (ما لا يعتبر من ملحقات السفينة والأجرة) :

لا تعد من ملحقات السفينة وأجرة النقل ، ومن ثم لا تدخل فى محل الامتياز ، التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أوأحد الأشخاص الاعتبارية العامة (م٣/٣٢ بحرى).

وعلى هذا فإنه لا يدخل فى محل الامتياز التعويض الذى يستحق للمالك بمقتضى عقد التأمين رغم أن القانون المدنى يقرر أنه إذا كان الشئ المؤمن عليه مثقلاً بامتياز انتقل هذا الحق إلى التعويض المستحق للمدين بمقتضى عقد التأمين (م ٧٧٠ ، ١١٣٥ مدنى) .

ويقال فى تبرير استبعاد تعويض التأمين من نطاق الامتياز أن هذا التعويض ليس عنصراً من عناصر الثروة البحرية للمجهز بل هو مقابل أقساط التأمين التى يدفعها المالك ، كما أن هذا الاستبعاد يسمح لمالك السفينة أن

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٩٤ ص ٨٧.

(٢) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٨٧٤ ص ٥٤٣.

يتفق فى عقد الرهن على أن يختص الدائن المرتهن بمبلغ التأمين فى حالة هلاكها (م٢/٤٣ بحرى) وهو ما يزيد من فرص الائتمان للمجهز.(١)

أما الإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة لمالك السفينة فإنه يقصد بها فى العادة تقوية الأسطول البحرى للدولة وتدعيمه حتى يصمد أمام المنافسة الأجنبية ، وتحقيقًا لهذا الغرض لا يجوز أن تكون مثل هذه المعونات محلاً للامتياز.(٢)

الفرع الثالث

ترتيب الامتيازات البحرية

قام المشرع بوضع ترتيب معين للحقوق الممتازة المتعلقة برحلات متعددة من ناحية ، ثم ترتيب آخر داخلى للحقوق الممتازة المتعلقة برحلة واحدة من ناحية أخرى . وذلك على التفصيل الآتى :

أولاً : ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلات متعددة :

أخذ المشرع فى ترتيب حقوق الامتياز البحرية بالنظرية الألمانية وهى تقضى بأن كل رحلة تقوم بها السفينة تكون مجموعة قانونية قائمة بذاتها لهاحقوقها والتزاماتها الخاصة ، وكل مجموعة تتقدم السابقة عليها(٣). ومن ثم نصت المادة (١/٣٥ بحرى) على أن : " الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة ".

وعلى ذلك فإن المشرع يأخذ - فى هذا الصدد - بقاعدة الترتيب العكسى للحقوق الممتازة الناشئة عن كل رحلة ، أى أن الحقوق الممتازة الناشئة عن الرحلة الأخيرة تسبق من حيث الأفضلية - فى جملتها - الحقوق الممتازة الخاصة بالرحلة السابقة عليها ، وأن هذه الأخيرة تتقدم على الحقوق الممتازة الناجمة عن رحلة السفينة السابقة لها ، وهكذا . وهذه القاعدة تستند إلى فكرة تجديد ائتمان السفينة بصفة مستمرة ، وتشجيع الدائنين الجدد على منح

---

(١) د. على البارودى . السابق .رقم ٢٠٧ ص٢٦٠.
(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١١٧ ص ١٣٣.
(٣) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٩٦ ص ٨٨.

الائتمان للسفينة لمعاونتها طوال الرحلة البحرية ولو كانوا على علم بسابق وجود امتيازات كثيرة محلها نفس السفينة ، ذلك أنهم على يقين من أفضليه وتقدم امتيازاتهم الحديثة النشأة على ما سبقها.[١]

ومع ذلك فإن هذه القاعدة يرد عليها استثناء يتعلق بالديون الناشئة عن عقد عمل بحرى واحد يتعلق بعدة رحلات ، حيث تستوى كل الديون الناشئة عن هذا العقد فى المرتبة مع ديون آخر رحلة سواء أكانت ناشئة عن رحلات سابقة أو عن الرحلة الأخيرة (م ٢/٣٥ بحرى) والهدف من ذلك منح الربان وأفراد الطاقم ضماناً قويا للحصول على أجورهم وسائر حقوقهم الناشئة عن عقد العمل البحرى نظراً لضعف مراكزهم واعتمادهم فى معاشهم على أجورهم ومايستحقونه من مبالغ أخرى .[٢]

ثانياً: ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلة واحدة :

أخذ المشرع - فى هذا الصدد - بالنظرية اللاتينية ، ومن ثم فإن الحقوق الممتازة التى تنشأ خلال رحلة واحدة يتم ترتيبها وفقًا لترتيب المراتب الست التى سبق بيانها تفصيلاً ، أى حسب بنود المادة ٢٩ بحرى (م ١/٣٤ بحرى) ، وفى داخل كل مرتبة من هذه المراتب الست تتساوى الحقوق الممتازة المشتركة فى مرتبة واحدة بحيث يتم التوزيع فيما بينها بنسبة قيمة كل منها (م ٢/٣٤ بحرى).

ومع ذلك فإن هذه القاعدة يرد عليها استثناء يتعلق بالحقوق الممتازة التى تحتل المرتبة الرابعة ، أى المكافآت المستحقة نظير المساعدة والإنقاذ وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة ، وكذا بالحقوق الممتازة التى تحتل المرتبة السادسة ، أى الديون الناشئة عن التصرفات التى يقوم بها الربان لصيانة السفينة أو متابعة السفر والديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة والمتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة ، فإن هذه الديون ترتب وفقًا للترتيب العكسى لتاريخ نشوئها بحيث يتقدم الحق الأخير فى التاريخ على الحق الأسبق رغم أنهما من مجموعة واحدة (م ٣/٣٤ بحرى) فلو

---

(١) د. زكى الشعراوى السابق . رقم ٢٢٨ ص٢٢٨.
(٢) د. جلال محمدين . السابق . ص ١١٦.

فرض أن السفينة قدمت إليها المساعدة مرتين فى رحلة واحدة ، فإن من قدَّم المساعدة الأخيرة يفضِّل على من سبقه رغم أن دينهما متعلق برحلة واحدة وممتاز بمقتضى فقرة واحدة. والحكمة من هذا الاستثناء واضحة ، لأنه لولا مصروفات المساعدة الأخيرة أو مصروفات الصيانة الأخيرة لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين .[١] ولكن من المقرر أن الديون المتعلقة بحادث واحد تعتبر ناشئة فى تاريخ واحد دون اعتبار لتاريخ إنشاء هذه الديون (م ٤/٣٤ بحرى).

وجدير بالذكر أن المقصود بالرحلة البحرية - فى هذا الخصوص - الرحلة الحقيقية للسفينة أى أن تعود السفينة إلى ميناء الاستغلال ثم تشرع فى رحلة جديدة ؛ وعلى ذلك لا تعد رحلة بحرية قيام السفينة بنقل بضاعة من ميناء إلى آخر طالما أنها لم تعد إلى ميناء الاستغلال لتستعد لرحلة جديدة ، فالرحلة البحرية هى رحلة السفينة وليست رحلة البضاعة . على أنه من المقرر أن تحديد الرحلة البحرية بهذا المعنى قاصر على الملاحة لأعالى البحار دون ملاحة الصيد أو الملاحة الساحلية التى تأخذ صورة رحلات دورية تستغرق فترات قصيرة ، ولذا يقصد بالرحلة فى هذا المجال جميع ما تقوم به السفينة من رحلات خلال تجهيز واحد.[٢]

الفرع الرابع
آثار الامتياز

يترتب على حق الامتياز البحرى أن يكون من حق الدائن الممتاز التقدم فى استيفاء دينه على غيره من الدائنين التاليين له فى المرتبة ، ويتقدم - من باب أولى - على غيره من الدائنين العاديين ، فضلاً عن أنه يتقدم بنص القانون على غيره من الدائنين المرتهنين للسفينة حيث نصت المادة (٥٠ بحرى) على أن : «يكون الرهن تاليا فى المرتبة للامتياز .. » فالامتيازات البحرية تأتى فى مرتبة سابقة للرهن البحرى .

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق .رقم ٩٧ ص ٨٦.
(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١١٠ ص ١٢٥.

ومن ناحية أخرى يخوّل الامتياز البحرى للدائن الممتاز حق التتبع ، أى تتبع السفينة فى أى يد كانت (م ٣٦ بحرى) ، مثله فى ذلك مثل الدائن الممتاز على العقار حيث تقترب السفينة فى هذه الجزئية من العقار ، وتبتعد عن المنقول حيث إن ميزة التتبع لا تتقرر فى الامتيازات المدنية على المنقول إذا انتقل إلى حائز حسن النية (م ١/٣٣ مدنى).

الفرع الخامس

انقضاء الامتياز

ينقضى الامتياز بوصفه صفة فى الدين بانقضاء الدين ذاته طبقًا للقواعد العامة ، ولكن بالإضافة إلى ذلك نص قانون التجارة البحرية على انقضاء الامتياز ذاته فى حالة بيع السفينة جبراً ، وبيعها اختياراً بشروط معينة ، وبالتقادم . وذلك على التفصيل الآتى :

أولاً: بيع السفينة جبراً:

يترتب على بيع السفينة جبراً ، أى بواسطة القضاء ، تطهير السفينة من كافة التكاليف العينية المحملة بها ، بما فى ذلك حقوق الامتياز (م ١/٣٧ بحرى) وانتقال حقوق الدائنين إلى الثمن الناتج عن البيع ، ومن ثم فإن السفينة تنتقل ملكيتها إلى المشترى مطهرة من كل حق عينى عليها ، ويتم توزيع ثمنها وفقًا لترتيب الدائنين الممتازين والمرتهنين والعاديين السالف بيانه .

ثانياً: البيع الاختيارى للسفينة:

رأينا أن المادة (٣٦ بحرى) تقرر للدائنين الممتازين حق تتبع السفينة فى أى يد كانت ، ومن ثم لا يترتب على انتقال ملكية السفينة إلى الغير انقضاء حقوق الامتياز المقررة عليها.

ولما كانت هذه النتيجة لا يفسرها إلا الرابطة بين الحق والشئ وهو مفهوم يجهله القانون المصرى ، ولما كان لحق التتبع خطورته المتمثلة فى السماح للدائن الذى لم يشهر تأمينه بالاحتجاج بهذا التأمين على من آلت إليه ملكية السفينة بسند رسمى ، فإن المشرع لم يجد مخرجًا لهذا التعارض إلا بتنظيم انقضاء الامتياز على وجه السرعة فى حالة بيع السفينة بيعًا اختيارياً .[١]

وعلى ذلك فقد نصت المادة (٣٧/ ب بحرى) على انقضاء الامتياز فى حالة بيع السفينة اختيارياً إذا اجتمع شرطان هما :

---

(١) د. رفعت فخرى. السابق. رقم ٥٧ ص ١٤٨.

١- مضى ستين يوماً من تاريخ إتمام شهر عقد البيع فى سجل السفن .

٢- أن يكون الثمن قد دفع .

غير أن الامتياز لا ينقضى بل ينتقل إلى الثمن فى حالتين هما :

١- إذا كان الثمن لم يدفع بعد إلى البائع أى لا زال مستحق الدفع فى ذمة المشترى .

٢- إذا كان الثمن قد دفع ولكن الدائنين الممتازين كانوا قد أعلنوا كلاً من البائع والمشترى على يد محضر خلال مدة الستين يوماً من تاريخ إتمام شهر عقد البيع بمعارضتهم فى دفع الثمن.

ومعنى ذلك أن المشترى يجب عليه أن ينتظر ستين يوماً من تاريخ شهر عقد البيع فى سجل السفن قبل أن يدفع الثمن إلى البائع ، فإن حصلت معارضة خلال هذه المدة من دائنى البائع الممتازين ، فإنه يمتنع عليه الوفاء إلى البائع حتى يستطيع الدائنون الممتازون مباشرة امتيازهم عليه ، أما إذا انقضت مدة الستين يوماً المذكورة دون حصول معارضة من دائنى البائع الممتازين ، فإن المشترى يمكنه عندئذ الوفاء بالثمن إلى البائع .(١)

ويلاحظ أن التطهير من الامتيازات لا يشمل إلا السفينة ، فلا يمتد إلى أجرة النقل أو إلى ملحقات السفينة وأجرة النقل لأن النص يواجه الوضع العادى فى بيع السفينة ، والبيع لايشمل عادة هذه الحقوق.(٢)

ثالثاً : تقادم الامتياز :

تنقضى حقوق الامتياز على السفينة بمضى سنة عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها فى الحقوق الممتازة ذات المرتبة السادسة المشار إليها فى المادة (٦/٢٩ بحرى) حيث تنقضى بمضى ستة أشهر (م١/٣٨ بحرى) .

ومع ذلك تمتد مدة التقادم إلى ثلاث سنوات إذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز فى المياة الإقليمية المصرية . ولا يفيد من ذلك إلا

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٢٠ ص ١٣٤.
(٢) د. رفعت فخرى .السابق . رقم ٥٧ ص ١٤٩.

الأشخاص الذين يتمتعون بالجنسية المصرية أو الذين لهم موطن بمصر ، أو الأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية دولة تعامل الرعايا المصريين بالمثل (م ٥/٣٨ بحرى).[1]

وتخضع مدة التقادم لأسباب الوقف والانقطاع المقررة فى القواعد العامة . والقاعدة أن مدة التقادم تبدأ فى السريان من يوم استحقاق الدين (م ٣/٣٨ بحرى) ، ومع ذلك فإن هناك استثناءات حددتها المادة (٢/٣٨ بحرى) بالنسبة لبعض الامتيازات قطعاً لكل نزاع ، وذلك على الوجه الآتى :

١- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لمكافأة الانقاذ تبدأ مدة التقادم من يوم انتهاء هذه العمليات.

٢- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن التصادم والحوادث الأخرى والإصابات البدنية ، يبدأ سريان التقادم من يوم حصول الضرر.

٣- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع والأمتعة أوتلفها ، يبدأ سريان التقادم من يوم تسليم البضائع أو الأمتعة أو من اليوم الذى كان يجب تسليمها فيه.

٤- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لديون الإصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الأخرى المشار إليها فى المادة (٦/٢٩ بحرى) أى امتيازات المرتبة السادسة ، يبدأ سريان التقادم من يوم استحقاق الدين .

٥- بالنسبة لحقوق الربان والطاقم وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة والتى تعتبر ممتازة من المرتبة الثالثة ، تعتبر مستحقة الدفع ، بحيث يجرى عليها التقادم ، فى الأجل المحدد لذلك فى الاتفاق المبرم بينهم وبين المجهز، ولا يقدح فى ذلك الترخيص لهم باستلام دفعات مقدمة أو تحت

---

(١) هذا الحكم مقتبس من التشريع الانجليزى الذى يأخذ بتشخيص السفينة ، ويعتبر دعاوى الدائنين بسبب السفينة بوجه عام دعاوى عينية تتعلق بالسفينة ، ويجيز توجيه المطالبة إلى السفينة ذاتها لا إلى مالكها ، ولذلك يقضى بوقف التقادم إذا لم يتيسر للدائن حجز السفينة لإمكان مقاضاتها بسبب وجودها فى المياة الأجنبية . راجع : د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٩٩ ص ٩٠.

الحساب من حقوقهم ، إذ أن هذا الترخيص لا يؤدى إلى اعتبار حقوقهم مستحقة الدفع باستلام مثل هذه الدفعات ولذا لايصلح تاريخ استلام هذه المبالغ أو الدفعات كأساس لاحتساب بداية مدة تقادم حقوق الامتياز المقررة لهذه الديون .

هذا ولا يلحق التقادم إلا حقوق الامتياز ذاتها دون الدين المضمون بالامتياز الذى يظل موجوداً ويصبح ديناً عادياً ، مالم ينقض بسبب خاص به . وتبعاً لذلك ينقضى الامتياز ذاته بمضى مدة تقادم الدين المضمون أو بانقضاء ذلك الدين بسبب آخر من أسباب انقضاء الالتزام.(١)

وانقضاء حق الامتياز بالتقادم دون انقضاء الدين المضمون بالامتياز يعد حكماً جديداً يخالف المتعارف عليه من القانون المدنى الذى يعتبر الامتياز صفة فى الدين لاصقة به يظل قائماً ما بقى الدين المضمون بغير وفاء.(١) بيد أن الشارع أراد أن يحمل الدائنين البحريين الممتازين على الإسراع فى المطالبة بديونهم منعاً من تراكم الحقوق الممتازة ورعاية لمصالح الدائنين المرتهنين وتجديداً لائتمان المجهز.(٣)

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق .رقم ١٢١ ص١٣٦.

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٩٩ ص ٩١.

(٢) وهذه القاعدة ذات أصل تاريخى . بل إنها تمثل بعض ملامح ذاتية القانون البحرى . ذلك أن القانون البحرى - منذ القدم - كان فى حرصه على الدائنين إنما يعبر عن حرصه الأول على سلامة الرحلة البحرية وإتمامها حتى تصل إلى بر الأمان . وبوصولها غانمة كان ينبغى على جميع الدائنين الذين أسهموا فى تحقيق هذه النتيجة المطلوبة أن يستوفوا ديونهم . فلا تخرج السفينة فى رحلة جديدة إلا وهى نظيفة ومطهرة من كل امتيازات الرحلة السابقة ، بحيث تستعيد قدرتها على اجتذاب ائتمان الدائنين الجدد اللازمين لسلامة وإتمام الرحلة الجديدة. لذلك كان الامتياز البحرى ينقضى بخروج السفينة إلى رحلة جديدة . وكانت تلك هى القاعدة البحرية القديمة التى استمرت تنطبق قروناً طويلة.

ولكن تطور السفن والرحلات البحرية - التى أصبحت سريعة متكررة - اقتضى وضع مدة تقادم زمنى محدد . أما تجديد القدرة على جذب الائتمان فى الرحلة الجديدة ، فإن قاعدة ترتيب الامتيازات على أساس تقدم امتيازات الرحلة الأخيرة على امتيازات الرحلة السابقة ، كفيلة بأن تؤدى هذه الوظيفة ، وهذا هو أصل قاعدة تقادم الامتياز البحرى مع بقاء الدين البحرى بوصفه ديناً عادياً . راجع : د. على البارودى .السابق .رقم ٢١١ ص ٢٦٣.

المطلب الثانى

الرهـــن البحـــــرى

L'hypothèque Maritime

تمهيد وتقسيم:

يتخذ الضمان الاتفاقى الذى يمنحه القانون المدنى للدائنين إما شكل الرهن الحيازى ، وهو الذى يرد على منقول أو عقار ، ويقتضى نقل حيازة الشيئ محل الرهن من المدين الراهن إلي الدائن المرتهن أو إلي شخص يعينه الطرفان ، أو شكل الرهن الرسمى ، وهو لايرد إلا على عقار دون أن يقتضى خروج حيازة العقار محل الرهن من يد المدين الراهن إلي الدائن المرتهن .

ولما كانت السفينة مالاً منقولاً فإنه لم يكن من سبيل لرهنها سوى رهنها رهناً حيازياً ، غير أن ترتيب هذا الرهن علي السفينة يتعارض مع متتضيات الاستغلال البحرى ويقف حائلاً دون الحصول على الائتمان لما يستلزمه من نقل شركات الاستغلال البحري حيازة سفنها إلي دائنيها ، كما أن الرهن الحيازى يوقع الدائن فى متاعب عملية واقتصادية وقانونية حيث إن الدائن المرتهن – وهو عادة بنك – لايملك من الأجهزة الفنية والإدارية مايمكنه من تشغيل السفينة واقتضاء دينه ، فضلاً عن أن قيامه باستغلالها يعرضه للمسئولية عن حوادث الملاحة البحرية [١].

ومن ناحية أخرى فإنه لم يكن فى الإمكان رهن السفينة رهناً رسمياً مع بقاء حيازتها فى يد الراهن إذ أن الرهن الرسمى لايجوز أن يرد إلا على عقار (م ١٣٠٥ /١ مدني) .

وقد ترتب على عدم إمكان رهن السفينة رهناً رسمياً أن المجهز البحرى – وثروته الرئيسية تتكون أساساً من السفن – لم يكن فى مقدروه الحصول على ائتمان بحرى . فكان عدم إمكان تقرير رهن رسمى على السفينة مدعاة لوضع

---

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ١٠٣ ص ٩٥.

المجهز فى منزلق قانونى حرج ، إذا ما أراد طلب الائتمان . ولايخفى أثر ذلك من زعزعة الثقة فى الائتمان البحرى ، والإبطاء فى تقدم صناعة الملاحة البحرية وأدائها لمهامها على المستويين الوطنى والدولى [١].

والواقع أن عدم إمكانية تقرير الرهن الرسمى على المنقولات بصفة عامة إنما يرجع إلي ثلاثة أسباب جوهرية هى :

(الأول) أن حق التتبع الذى يخوله الرهن الرسمى للدائن المرتهن يتعطل فى المنقول بسبب تطبيق قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية ومؤداها أن من حاز منقولاً بحسن نية وسبب صحيح يكسب ملكيته خالصة من التكاليف والقيود العينية (م ٢/٩٧٦ مدنى) .

(والثانى) أن الرهن الرسمى يقتضى شهره حتى ينفذ فى مواجهة الغير والمنقولات بوجه عام لاتخضع لنظام معين للشهر نظراً لكثرتها وتماثلها وسرعة انتقالها من يد إلي أخرى ومن مكان إلي آخر .

(والثالث) أن المنقولات عادة زهيدة القيمة لا تتناسب وإجراءات الرهن الرسمى المعقدة والنفقات اللازمة لانعقاده .

غير أن هذه الأسباب الثلاثة منتفية تماماً عندما يتعلق الأمر بالسفينة ذلك أن السفينة لاتخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ، ومن ثم يمكن احترام حق الدائن المرتهن فى التتبع . كما أن القانون يوجب تسجيل السفينة وشهر التصرفات التى ترد عليها فى سجل السفن لما لها من ذاتية خاصة ، فضلاً عن أن السفينة غالباً ماتكون ذات قيمة اقتصادية كبيرة تصلح أساساً لأن تكون محلاً لاعتماد مالى كبير . ولما كان المعلول يدور مع العلة وجوداً وعدماً ، فليس ثمة مايمنع قانوناً من إجازة رهن السفينة رهناً رسمياً[٢].

لذلك اتجهت التشريعات فى الدول المختلفة إلي تقرير نظام الرهن

---

(١) د. زكى الشعراوى . السابق . رقم ٢٣٧ . ص ٣٠٢.

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٠٠ . ص ٩١-٩٢.

البحرى حيث عرفه القانون الانجليزى منذ زمن بعيد تحت اسم - Mort " "gage-، كما أخذت به ألمانيا سنة ١٨٦١ ، وتقرر فى التشريع الفرنسى بالقانون الصادر فى ١٠ ديسمبر ١٨٧٤ المعدل بقانون ١٠ يوليو ١٨٨٥ ، ثم انتقل من فرنسا إلي معظم البلاد .

ولما كان اختلاف التشريعات الصادرة بشأن الرهن البحرى من شأنه أن يثير التنازع فيما بينها ، فقد انعقد الإجماع على أن القانون الواجب التطبيق ، فى هذا الصدد هو قانون علم السفينة " La Loi de pavillon " ومن ثم ينتج الرهن المرتب علي السفينة وفقاً لقانون العلم أثره فى كل البلاد ولو لم تأخذ بنظام الرهن البحرى . كما نصت معاهدة بروكسل الموقعة فى ١٠ ابريل ١٩٢٦ الخاصة بحقوق الامتيازات والرهون البحرية فى مادتها الأولى على أن الرهون البحرية التى تنشأ أو تشهر وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة التابعة لها السفينة تعتبر صحيحة ويجب احترامها فى الدول المتعاقدة الأخرى (١).

هذا وقد نظم المشرع البحرى المصرى أحكام الرهن البحري بمقتضى القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ بشأن حقوق الامتياز والرهون البحرية الذى خصص القسم الثانى منه فى المواد من ١٣ إلي ٢٩ للرهن البحرى ، وهو قانون منقول عن معاهدة بروكسل الموقعة فى ١٠ أبريل ١٩٢٦ بخصوص الامتيازات والرهون البحرية ، ثم جاء قانون التجارة البحرية المصرى الجديد لينظم الرهن البحرى في المواد من ١٤ إلي ٥٨ بأحكام تتشابه إلي حد كبير مع نظام الرهن الرسمى المقرر فى القانون المدنى بما يترتب علي ذلك من الرجوع إلي الأحكام الواردة فى القانون المدنى بشأن الرهن الرسمى فيما لم يرد بشأنه نص فى قانون التجارة البحرية بشأن الرهن البحرى (٢).

وفى دراستنا للرهن البحري فى ظل قانون التجارة البحرية فإننا سنعرض فى (**فرع أول**) لانعقاد الرهن البحرى وشهره ، وفى (**فرع ثان**) لآثاره ، ثم نعرض لانقضائه فى (**فرع ثالث وأخير**) .

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٠٠ ص ٩٢.

(٢) د. سميحة القليوبى . السق . رقم ٥٨ ص ٧٣.

الفرع الأول

إنشاء الرهن البحرى وشهره

يعتبر الرهن البحري ائتماناً اتفاقياً أي لايترتب على السفينة إلا بموجب عقد بين المدين الراهن " مالك السفينة " والدائن المرتهن . ويشترط لانعقاد هذا العقد توافر الأركان الموضوعية العامة الواجب توافرها فى كافة العقود من رضا ومحل وسبب ، وكذا ملكية المدين الراهن للسفينة ، وأهليته القانونية للتصرف فيها .

والقواعد القانونية الواجبة التطبيق فى هذا الشأن هى ذات القواعد القانونية العامة الواردة فى القانون المدني (م ١٠٣٣ مدنى) . غير أن الرهن البحرى ينفرد بأحكام خاصة تتعلق بمحل الرهن وشكله واشتراط شهره بقيده فى سجل السفن للاحتجاج به علي الغير ، وهذه الأحكام الخاصة هى التى سنقتصر على دراستها فيما يأتى :

(أولاً) محل الرهن :

السفينةوملحقاتها:

لايجوز أن يرد الرهن البحرى إلا على سفينة بالمعنى السالف بيانه (١). أما المراكب التي تقوم بالملاحة النهرية فيمتنع رهنها رهناً بحرياً (٢).

ويجوز رهن السفينة أياً كان الغرض الذى خصصت من أجله أي سواء أكانت سفينة تجارية أم سفينة صيد أم سفينة نزهة ، وأياً كانت حمولتها (٣).

---

(١) راجع سابقاً ص ٣٩ .

(٢) تجيز بعض التشريعات الأجنبية رهن المراكب رهناً تأمينياً أسوة بالسفن كالتشريع الإيطالي .

(٣) تتطلب بعض التشريعات الأجنبية حمولة معينة فى السفينة حتى يجوز رهنها كالتشريع الفرنسى والسنغالى (٢٠ طن) ، والتشريع اللبنانى (٢ طن) و والتشريع الأرجنتينى (١٠ طن) . راجع R . Rodière , Le Navire , op . cit . No 117 , p . 146.:

ويمتد الرهن المقرر على السفينة إلي ملحقاتها اللازمة لاستغلالها وذلك دون حاجة إلي ذكر هذه الملحقات صراحة فى عقد الرهن لأنها تعتبر من أجزاء السفينة ، غير أنه يجوز الاتفاق صراحة على استبعاد هذه الملحقات من الرهن وقصره علي السفينة ذاتها .

رهن السفينة المملوكة على الشيوع :

إذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع ، فإن رهنها يجوز بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص علي الأقل ، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلي المحكمة المختصة لتقضى بما يتفق ومصلحة المالكين على الشيوع (م ٤٢ بحرى) .

ولايستلزم المشرع أن يقع الرهن على السفينة بأكملها بل يجوز أن يقتصر الرهن على حصة أحد الشركاء فقط حيث يجوز للشريك أن يرهن حصته فى السفينة (م ١/٤٣ بحري) .

رهن السفينة في دور البناء :

لما كان وصف السفينة لايصدق على المنشأة إلا بعد اكتمال بنائها فإن المشرع قد حرص علي النص صراحة على جواز رهن السفينة وهى فى دور البناء (م ٤٤ بحرى) ، وذلك تحقيقاً لمصلحة كل من الباني والمجهز حيث يسمح رهن السفينة وهى فى دور البناء للبانى بالحصول على الأموال اللازمة لإتمام البناء ، كما يقدم للمجهز ضماناً اتفاقياً يمكنه من استيفاء مادفعه للبانى من مقدم ثمن السفينة بالأولوية علي غيره فيتفادي قسمة الغرماء فى حالة إفلاس البانى [١].

ولايعتبر رهن السفينة فى دور البناء استثناء من القواعد العامة التي تقضى ببطلان رهن المال المستقبل (م ٢/١٠٣٣ مدني) وذلك لأن السفينة فى دور البناء لاتعتبر مالاً مستقبلاً بالنسبة لرهنها لأن الرهن لايقع ، فى هذه

---

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ١٠٧ ص ٩٨.

الحالة،على السفينة باعتبار ماستكون بعد إتمام بنائها ، وإنما يقع الرهن على الأجزاء التى تم بناؤها فعلاً من السفينة ، وبالتالى فإن أجزاء السفينة فى دور البناء تعتبر مالاً موجوداً وقت الرهن [١].

ولما كانت السفينة لاتسجل بسجل السفن قبل اكتمال بنائها فإن رهن السفينة فى دور البناء يجب أن يسبقه إقرار فى مكتب التسجيل الواقع في دائرته محل البناء يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب (م ٤٤ بحري) ، كما يجب قيد الرهن فى سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع بدائرته محل البناء (م ٤٥ بحرى) .

رهن حطام السفينة :

تظل السفينة المرهونة محمَّلة بالرهن حتى ولو أصيبت فى حادث أحالها إلي حطام إذ ينتقل الرهن المقرر عليها أو على حصة منها إلي حطامها (م ١/٤٣بحري) ، وذلك تقوية لائتمان المجهز.

ويعتبر البعض هذا الحكم تطبيقاً لمبدأ عدم تجزئة الرهن ، ومؤداه أن كل جزء من السفينة المرهونة ضامن لكل الدين ، كما أن كل جزء من الدين مضمون بالسفينة كلها (م ١٠٤١ مدنى) [٢].

غير أن هذا الرأى محل نظر ، لأن مبدأ عدم تجزئة الرهن يفترض بداهة وقوع الرهن على كل أجزاء السفينة ، ولايعتبر الحطام من أجزاء السفينة لأنها تفقد هذا الوصف متى صارت كذلك . والراجح أن المشرع أراد أن يبقى حق الدائن المرتهن وينقله إلي ثمن حطام السفينة كنوع من الحلول العينى أى حلول ثمن الحطام كمحل للرهن محل السفينة التي صارت حطامًا[٣].

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٢٧ ص ١٤٠.

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٠٧ . ص ٩٤.

(٣) د. علي البارودى . السابق . رقم ٢١٤ ص ٢٦٦ ، د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٢٥ ص ١٣٩ ، د. زكى الشعراوى . السابق . رقم ٢٤٠ . ص ٣٠٨.

استبعاد أجرة النقل والإعانات:

لما كان الراهن يستبقى حيازة السفينة واستغلالها ، فإن الرهن المقرر علي السفينة لايسرى على أجرة النقل (م ٢/٤٣ بحري) . ذلك أن الأجرة تعتبر من الثمار التي يبقى للمدين الراهن حرية التصرف فيها . كذلك لايسرى الرهن البحري على مايعتبر من ملحقات السفينة ولا على مايعتبر من ملحقات الأجرة ، وفى ذلك يختلف الرهن البحرى عن الامتيازات البحرية إذ كما سبق ورأينا [١]، يشمل محل الامتياز أجرة النقل وما يعتبر من ملحقات السفينة وأجرة النقل .

ويخرج عن محل الرهن - أيضاً - الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة للسفينة (م ٢/٤٣ بحرى) وذلك حتى يتحقق الغرض الذى تهدف إليه الدولة من هذه المعونات ، وفى ذلك يشتبه الرهن البحرى بالامتيازات البحرية [٢].

استبعاد تعويضات الأضرار ومبلغ التأمين:

استبعد المشرع البحري من محل الرهن - أيضاً - مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بمقتضي عقود التأمين (م ٢/٤٣ بحرى) ، وذلك على خلاف القاعدة المقررة فى القانون المدني التي تقضى بأنه إذا هلك العقار المرهون أو تلف لأى سبب كان ، انتقل الرهن بمرتبته إلي الحق الذى يترتب علي ذلك كالتعويض أو مبلغ التأمين (م ١٠٤٩ مدنى) .

على أن القانون البحرى وإن لم يأخذ بمبدأ الحلول العينى بقوة القانون فى تعويض التأمين ، إلا أنه أجاز للراهن أن يحول حقه فى تعويض التأمين إلي الدائن المرتهن ، فنص على أنه يجوز الاتفاق فى عقد الرهن صراحة علي أن

---

(١) راجع سابقاً ص ١٢٠ .

(٢) راجع سابقاً ص ١٢٤ .

يستوفى الدائن المرتهن حقه من مبلغ التأمين ، بشرط قبول المؤمِّنين لذلك كتابة أو إعلانهم به (م ٢/٤٣ بحري) . ولهذا الحكم أهميته إذا روعى أن السفن يؤمن عليها فى الغالب وأن حقوق الامتياز البحرية لاترد علي تعويض التأمين ، ومن ثم يكون الدائن المرتهن مطمئناً إلي استيفاء مايستحقه فى حالة هلاك السفينة أو تلفها من مبلغ التأمين دون أن يخشى مزاحمة من الدائنين الممتازين عليه (١).

(ثانيا) شكل الرهن البحري (الرسمية)

الرهن البحرى عقد شكلى ، وفى ذلك تنص المادة (٤١ بحرى) على أن رهن السفينة لاينعقد إلا بعقد رسمى . وهذا النص يعتبر تطبيقاً لنص أشمل هو نص المادة (١/١١ بحرى) الذى يقضى بوجوب أن تقع كافة التصرفات التي ترد على السفينة بمحرر رسمي وإلا كانت باطلة . وعلى ذلك فإن الرسمية ركن فى الرهن البحرى يترتب على تخلفها بطلانه بطلاناً مطلقاً يستطيع كل ذى مصلحة أن يتمسك به وفى أية حالة تكون عليها الدعوي حتى أمام محكمة النقض وتستطيع المحكمة القضاء بهذا البطلان من تلقاء نفسها .

ويحرر عقد الرهن أمام الموظف المختص بأحد مكاتب التوثيق التابعة لمصلحة الشهر العقارى إذا كان الرهن يقع داخل الجمهورية ، فإذا وقع رهن فى الخارج وجب تحرير العقد أمام القنصل المصري فى الخارج ، وعند عدم وجوده أمام الموظف المحلى المختص (م ٢/١١ بحري) .

وليس ثمة مانع من أن يتضمن السند المنشئ للرهن البحرى شرط الإذن ، وحينئذ يترتب علي تظهير السند انتقال حق الرهن إلي المظهر إليه ، ويجب التأشير باسم المظهر إليه (الدائن الجديد) فى قيد الرهن (م ٤٨ بحرى) .

وإذا كان عقد الرهن البحرى لايقع إلا رسمياً ، فالوعد بالرهن البحرى أيضاً يجب أن يفرغ فى الشكل الرسمى ، وذلك بمقتضي لمادة (٢/١٠١ مدني) التى تنص على أنه : " إذا اشترط القانون لتمام العقد استيفاء شكل

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٠٩ ص ٩٥.

معين . فهذ الشكل يجب مراعاته أيضاً في الاتفاق الذى يتضمن الوعد بإبرام العقد " .

ولما كانت السفينة تخضع للرهن الرسمى فإنه إذا لم يتضمن القانون البحرى حكم بعض المسائل يجب الرجوع فى شأنها إلي القواعد العامة المتعلقة بالرهن الرسمى على العقارات ، ومن ثم يجب تخصيص السفينة فى عقد الرهن وإلا كان الرهن باطلاً وذلك وفقاً للمادة (٢/١٠٣٥ مدني) التي توجب تخصيص محل الرهن الرسمى أي تعيينه تعييناً دقيقاً وإلا وقع الرهن باطلاً ، فيجب أن يذكر فى عقد الرهن اسم السفينة المرهونة وحمولتها وجنسيتها وميناء تسجيلها وتاريخ شهادة التسجيل وغيرها من البيانات اللازمة لتحديد ذاتيتها (١).

(ثالثاً) شهر الرهن البحرى :

القيد في سجل السفن :

يكون شهر الرهن على السفينة بالقيد فى سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة . أما إذا وقع الرهن على سفينة وهى فى دور البناء فيقيد في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع فى دائرته مكان بناء السفينة (م ٤٥ بحرى) .

والقيد فى سجل السفن لازم لسريان الرهن فى حق الغير ممن له مصلحة فى عدم سريان الرهن فى مواجهته كمشترى السفينة أو الدائن العادى أو الدائنين المرتهنين الآخرين .

إجراءات القيد :

يجب لإجراء القيد ، وفقاً لنص المادة ٤٦ بحرى ، تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن ، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على ما يأتى :

---

(١) د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ١٣٤ ص ١٦١.

١ - اسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته .

٢ - تاريخ العقد .

٣ - مقدار الدين المبين فى العقد .

٤ - الشروط الخاصة بالوفاء .

٥ - اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة .

٦ - المحل المختار للدائن فى دائرة مكتب التسجيل الذى يتم فيه القيد ويثبت مكتب التسجيل ملخص عقد الرهن ومحتويات القائمتين المشار اليهما عاليه فى سجل السفن . ويسلم الطالب إحداهما بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع إثبات ذلك فى شهادة التسجيل (م ٤٧ بحرى) .

ولم يحدد القانون مدة محددة لإجراء القيد ، ولكن من مصلحة الدائن المرتهن القيام به فى أقرب وقت لأن تاريخ القيد هو الذى يحدد مرتبة الرهن (م ٥٠ بحرى) .

تجديد الرهن :

والقيد فى سجل السفن ، يحفظ الرهن مدة عشر سنوات من تاريخ إجرائه، كالرهن الرسمي ، ويتعين تجديد هذا القيد قبل انتهاء العشر سنوات المذكورة وإلا بطل أثره أى امتنع الاحتجاج به علي الغير (م ٤٩ بحرى) ويكون تجديد الرهن نافذاً لمدة عشر سنوات من تاريخ إجراء التجديد لمدة عشر سنوات أخرى وهكذا إلي أن ينقضى الرهن [١].

---

(١) كانت المادة (١/٢٠ من قانون الامتيازات والرهون البحرية الملغى رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١) تقضى بأن القيد يحفظ الرهن لمدة خمس سنوات ، وتوجب تجديده قبل مضى الخمس سنوات وإلا بطل أثره . وكانت هذه المدة أقصر من مدة سريان الرهن الرسمى وهى عشر سنوات . وقيل في تبرير قصر مدة الرهن البحرى أن السفينة ، على عكس العقار ، قابلة للنقص السريع فى قيمتها . (راجع د. مصطفى كمال طه . السابق رقم ١١٤ ، ص ٩٧) لكن المشرع آثر فى قانون التجارة البحرية التسوية بين الرهن البحرى والرهن العقارى من حيث مدة سريان القيد وجعلها عشر سنوات من تاريخ إجراء القيد .

شطب القيد :

إذا انقضى الدين المضمون بالرهن لأى سبب كان أو انقضى الرهن وحده بالبطلان أو الفسخ أو بتنازل الدائن عنه أو بطل القيد لعيب شكلى فلا محل - عندئذ - لاستيفاء القيد ، ويجوز للراهن وللغير ممن يضار ببقاء القيد أن يطلب شطبه .

ويحصل شطب القيد بأحد طريقين : إما بإقرار موقّع من الدائن المرتهن ومصدّقاً علي توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن ، وإما بمقتضى حكم قضائى إذا رفض الدائن شطب القيد طواعية (م ٥٨ بحرى) .

ولايكون شطب القيد بإزالته ، بل يكون بالتأشير به علي هامش القيد مع بيان السند الذى تم الشطب بمقتضاه سواء أكان تقرير الدائن أم الحكم القضائى بحسب الأحوال .

الفرع الثانى

آثار الرهن البحرى

ينتج الرهن البحرى آثاراً بالنسبة لطرفى الرهن ، كما يؤدى قيد الرهن إلي ترتيب آثار بالنسبة للغير . وذلك على التفصيل الآتى :

(أولا) آثار الرهن البحرى بالنسبة لطرفيه :

١ - بالنسبة للمدين الراهن :

لايؤدى رهن السفينة إلى حرمان المدين الراهن من حيازة السفينة بل تظل له ولا تنتقل إلى حيازة الدائن المرتهن ، خلافاً للرهن فى المنقولات ، ومن ثم يستطيع المدين الراهن أن يستعمل سفينته وأن يستغلها وأن يتصرف فيها بكافة أنواع التصرفات وذلك بنقل ملكيتها أو إعادة رهنها ، وذلك طالما لم يسارع الدائن المرتهن بقيد محضر الحجز فى سجل السفن . حيث تقضى المادة

(٥١ بحرى) بأنه لايجوز التصرف فى السفينة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن .

ولما كانت السفينة المرهونة تبقى فى حيازة المدين الراهن ، فإن ذلك يرتب عليه الواجبات التي نص عليها القانون المدنى بشأن الرهن الرسمى وخاصة المحافظة علي السفينة المرهونة وضمان سلامتها . كما يستطيع الدائن المرتهن أن يعترض على كل عمل أو تقصير من شأنه إنقاص ضمانه إنقاصاً كبيراً وله فى حالة الاستعجال أن يتخذ مايلزم من الوسائل التحفظية وأن يرجع على الراهن بما ينفق فى ذلك (م ١٠٤٧ مدنى) ، كذلك إذا تسبب الراهن بخطئه فى هلاك السفينة المرهونة أو تلفها ، كان للدائن المرتهن الخيار بين أن يتقاضى تأميناً كافياً أو أن يستوفى حقه فوراً (م ١٠٤٨ مدني) .

٢ - بالنسبة للدائن المرتهن :

يترتب على عقد الرهن البحري حق عينى تبعى للدائن المرتهن على السفينة . ولكن الدائن المرتهن قبل أن يكون صاحب حق عينى تبعى علي السفينة فهو دائن عادى لمجهزها ، ومن ثم يكون له ضماناً عاماً على جميع أموال المدين المرتهن . ويترتب على ذلك أن الدائن المرتهن لايستطيع أن يتخذ الإجراءات التنفيذية على أموال المجهز قبل أن يفرغ من التنفيذ على السفينة . فإذا لم تكفِ السفينة للوفاء بحقه كان له أن ينفذ على باقى أموال المجهز بأمر يصدر على عريضة من قاضى التنفيذ وفقاً لأحكام قانون المرافعات [١].

ولايجوز الاتفاق بين المدين والدائن المرتهن على تملك هذا الأخير للسفينة عند حلول أجل الدين وعدم استيفائه فيما يعرف بشرط " التملك عند عدم الوفاء " ، كما لا يجوز الاتفاق بينهما على بيع السفينة المرهونة دون اتباع الإجراءات التى فرضها القانون فيما يعرف بشرط " الطريق الممهد " (م ١/١٠٥٢ مدنى) ، بيد أنه يجوز الاتفاق بينهما بعد حلول أجل الدين على أن يتزل المدين للدائن المرتهن عن السفينة المرهونة (م ٢/١٠٥٢ مدنى) .

(١) د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ١٤١ ص ١٦٤.

(ثانيا) آثار الرهن البحري بالنسبة إلي الغير :

يسرى حق الرهن البحرى فى مواجهة الغير عند تمام إجراءات قيده فيكون للدائن المرتهن أن يستوفى حقه بالأولوية أو بالأفضلية عن باقى الدائنين العاديين ، كما يكون له سلطة تتبع السفينة فى أى يد تكون :

١ - حق التقدم :

يتقدم الدائن المرتهن الدائنين العاديين للمجهز ، ولكنه يلى فى المرتبة أصحاب حقوق الامتياز البحرية بمراتبها الست التى سبق بيانها [١]، وإذا تعدد الدائنون المرتهنون احتسبت مرتبة كل منهم بحسب أسبقية قيد رهنه ، وتحسب الأقدمية على أساس تاريخ قيد كل رهن ، فإذا حدث وقيّدت عدة رهون فى يوم واحد تساوت هذه الرهون فى المرتبة (م ٥٠ بحرى) .

وقيد الرهن لا يضمن ميزة التقدم للدائن المرتهن بالنسبة لأصل الدين فقط، بل يترتب على القيد ، أيضاً ، ضمان مصاريف العقد والقيد وتجديد القيد وفوائد سنتين فى نفس مرتبة أصل الدين (م ١٠٥٨ مدني) ، ويقصد بفوائد السنتين المضمونة بالقيد فوائد السنتين السابقتين على قيد محضر الحجز بسجل السفن قياساً على حالة الرهن الرسمى على العقار إذ يضمن القيد فوائد السنتين السابقتين على تسجيل تنبيه نزع الملكية [٢].

٢ - حق التتبع :

يخوِّل عقد الرهن البحرى للدائن المرتهن ، أيضاً ، ميزة التتبع على النحو المعلوم وفقاً للقواعد العامة (م ١٠٦٠/٢مدنى) . ولاتظهر أهمية حق التتبع إلا بالنسبة لتصرفات المدين الراهن التى من شأنها نقل ملكية الشئ المرهون قبل أن يقيِّد الدائن المرتهن محضر الحجز فى سجل السفينة ، ذلك أن

---

(١) راجع سابقاً ص ١١٣ .

(٢) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٨٨٤ ص ٥٥٨ ، د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٣٧ ص ١٤٩ ، د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ٧١ ص ٨١.

التصرفات التى تتم بعد قيد محضر الحجز تعد باطلة ، ويكون للدائن بالتالى أن يستوفى حقه بالأفضلية تحت يد الحائز . وهذا ماتنص عليه المادة (٥١بحرى) حيث تقضى بأن الدائنين المرتهنين لسفينه أو لجزء منها يتتبعونها فى أى يد كانت ، ولايجوز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز فى سجل السفن .

فإذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة أو بعضها قبل قيد محضر الحجز فعلى الدائن المرتهن الذى اتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه على يد محضر بدفع الثمن (م ٥٤/١بحري) . وحائز السفينة ، شأنه فى ذلك شأن حائز العقار المرهون ، هو كل شخص تنتقل إليه ملكية السفينة المرهونة قبل قيد محضر الحجز فى سجل السفن (م ٥١ بحرى) دون أن يكون مسئولاً مسئولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن بوصفه كفيلاً أو مديناً متضامناً (م ١٠٦٠ مدنى) .

فإذا تم الإعلان والتنبيه يكون الحائز بالخيار بين أمور أربعة وفقاً للقواعد العامة : فإما أن يدفع الدين ويحل محل الدائن المرتهن فى حقوقه ، أو يطهر السفينة من الرهن ، أو يتخلى عنها ، أو يتحمل إجراءات الحجز والبيع، وتطبق فى هذا الشأن أحكام القانون المدنى المتعلقة بالرهن الرسمى مع مراعاة الأحكام الخاصة التي أوردها القانون البحرى بشأن تطهير السفينة من الرهن[١].

الرهن الواقع على حصة فى السفينة :

إذا كان الرهن واقعاً على حصة فى السفينة فإنه ينبغى التفرقة بين فرضين :

(الأول) : أن تكون الحصة المرهونة لاتزيد على نصف السفينة ، وفى هذه الحالة لايستطيع الدائن اتخاذ إجراءات بيع السفينة بأكملها بل يقتصر الأمر على طلب بيع الجزء المرهون منها .

---

(١) راجع لاحقاً ص ١٤٧ .

(والثاني) أن تكون الحصة المرهونة تزيد على نصف السفينة ، وفي هذه الحالة يجوز للدائن بعد إجراء الحجز ، الحصول على أمر من المحكمة ببيع السفينة بأكملها .

ويجب على الدائن في الحالتين أن ينبه رسمياً على باقي الشركاء على الشيوع قبل بدء إجراءات البيع بخمسة عشر يوماً بدفع باقي الدين المستحق له أو الاستمرار في إجراءات التنفيذ (م ٥٢ بحري) .

وهذا الحكم نتيجة منطقية للمبدأ المنصوص عليه في المادة (١٨ بحري) ومؤداه أن السيادة في الشيوع تكون لأغلبية الحصص ، وأن الرهن الواقع على أكثر من نصف السفينة لايمكن أن يتقرر والحالة هذه إلا بموافقة الأغلبية [١].

بطلان بيع السفينة المرهونة لأجنبي :

استحدثت المادة (٥٧ بحري) حكماً جديداً حين قررت أنه إذا بيعت السفينة المرهونة بيعاً اختيارياً لأجنبي كان البيع باطلاً مالم ينزل الدائن المرتهن في عقد البيع عن الرهن ، ويعاقب كل من يخالف هذا الحكم بالحبس مدة لاتجاوز سنة وبغرامة لاتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين . وقد روعي في استحداث هذا الحكم مصلحة الممول المصري حيث خشي المشرع في حالة بيع السفينة لأجنبي أن يبعدها عن مصر فيضيع ضمان الدائن المصري أو يتعذر عليه الإفادة منه ، فأبطل البيع ، مالم تنتفي علة البطلان بتنازل الدائن المرتهن عن الرهن ، ومتى تم هذا التنازل وقع بيع السفينة للأجنبي صحيحاً[٢] بشرط الحصول على إذن من الوزير المختص طبقاً للمادة (١/١٢ بحري) كما ذكرنا سابقاً .

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٢١ ص ١٠٠.
(٢) د. رفعت فخري . السابق . رقم ٦٤ ص ١٦٢.

الفرع الثالث

انقضاء الرهن البحرى

ينقضى الرهن البحري بأحد الأسباب الآتية :

١ - انقضاء الدين :

ينقضى الرهن بانقضاء الدين المضمون بالرهن ، أياً كان سبب الانقضاء طبقاً للقواعد العامة ، باعتبار أن الرهن تابع للدين المضمون به . وعلى هذا إذا انقضى الدين المضمون بالوفاء أو المقاصة أو اتحاد الذمة أو الإبراء أو التجديد أو التقادم ، فإن الرهن المقرر على السفينة ينقضى بالتبعية . ومع ذلك يعود الرهن متى عاد الدين بزوال السبب الذى انقضى به كما لو ثبت بطلان الوفاء أو الإبراء ، وذلك دون إخلال بالحقوق التي يكون الغير حسن النية قد كسبها فى الفترة مابين انقضاء الحق وعودته (م ١٠٨٢ مدنى) .

٢ - هلاك السفينة :

ينقضى الرهن البحري بهلاك السفينة المرهونة ، بيد أن الرهن المقرَّر عليها يبقى وينتقل إلي حطامها (م ١/٤٣ بحرى) فيكون للدائن المرتهن ميزة التقدم علي باقى الدائنين فى استيفاء حقه من ثمن الحطام [١].

ولايؤدى هلاك السفينة إلي الإخلال بحق الدائن المرتهن فى أن يقتضى حقه فوراً وقبل حلول الأجل أو يحصل على تأمين كافٍ من المدين ، سواء أكان الهلاك ناشئاً عن خطأ المدين أم ناشئاً عن سبب أجنبى [٢].

٣ - التطهير :

ينقضى الرهن البحرى - أيضاً - بتطهير السفينة منه ، ويحصل تطهير السفينة بقوة القانون فى حالة البيع الجبرى إذ يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلي ثمنها (م ٥٣ بحري) .

---

(١) راجع سابقاً ص ١٣٧ .

(٢) راجع سابقاً ص ١٤٣ .

وقد يحصل التطهير اختيارياً متى قام به حائز السفينة ، ويجوز للحائز أن يقوم بتطهير السفينة إذا أراد اتقاء إجراءات الحجز والبيع سواء قبل البدء فى هذه الإجراءات أو خلال الخمسة عشر يوماً التالية لإعلان محضر الحجز إليه أو التنبيه عليه رسمياً بدفع الثمن .

وقد بينت المادة (٢/٥٤ بحرى) الإجراءات التى يجب على الحائز القيام بها لتطهير السفينة من الرهن فأوجبت على الحائز أن يعلن جميع الدائنين المقيدين فى سجل السفن علي يد محضر فى محلهم المختار فى عقود إنشاء الرهون بما يأتى :

١ - ملخص من عقده مع بيان تاريخ العقد واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمنها والمصاريف التي أنفقها على العقد والقيد فى سجل السفن.

٢ - قائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين .

ويجب على الحائز أن يقرر فى ذات الإعلان الذى يوجهه إلي الدائنين استعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فوراً سواء أكانت مستحقة الأداء أم غير مستحقة وذلك فى حدود ثمن السفينة الذى يلتزم بدفعه .

فإذا تم هذا الاعلان من الحائز ، فإنه يحق لكل دائن أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزاد مع إقراره بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف (م ١/٥٥ بحرى) ، ويجب إعلان هذا الطلب إلي الحائز موقّعاً من الدائن خلال عشرة أيام من تاريخ إعلان الحائز للدائنين بطلب تطهير السفينة من الرهون ، ويشتمل طلب الدائنين علي تكليف الحائز بالحضور أمام المحكمة التى توجد السفينة فى دائرتها أو المحكمة التي يقع فى دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة فى أحد الموانى المصرية وذلك لسماع الحكم بإجراء البيع بالمزاد (م ٢/٥٥ بحرى) .

غير أنه إذا لم يتقدم أى دائن مرتهن بطلب من هذا القبيل فللحائز ، أى مشترى السفينة المرهونة ، أن يطهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة

المحكمة ، وله في هذه الحالة أن يطلب شطب القيود دون اتباع أية إجراءات أخري (م ٥٦ بحرى) .

٤ - التنازل :

وأخيراً ينقضى الرهن البحرى بتنازل الدائن المرتهن عنه ، وفى هذه الحالة يتعين أن يقدم المدين ، الذى يطلب شطب قيد الرهن ، إقراراً موقعاً عليه من الدائن، ومصدقاً على توقيعه بموافقته علي شطب قيد الرهن . أما تنازل الدائن المرتهن عن مرتبة رهنه لدائن آخر فلا يؤدى إلي انقضاء الرهن ذاته ، بل يؤدى إلي تأخير مرتبة الدائن المتنازل عن مرتبته الأصلية .

الفصل الثالث

الحجز على السفينة

La Saisie de Navire

تمهيد وتقسيم :

الحجز هو ضبط للمال ووضعه تحت يد القضاء بغية منع المدين المحجوز عليه من القيام بأى عمل من شأنه الإضرار بدائنه الحاجز ، وإذا كانت القاعدة العامة تقضى بأن جميع أموال المدين ضامنة للوفاء بديونه ، فإن مهمة الحجز تكمن ، بالدرجة الأولى ، فى تحديد أى من هذه الأموال سيتم نزع ملكيتها.

والحجز نوعان : حجز تحفظى ، وهو إجراء وقائى يهدف منه الدائن الحاجز، الذى ليس بيده سند تنفيذى ، إلى الاستيثاق لحقه ومنع المدين المحجوز عليه من التصرف في المال لحين حصوله على هذا السند التنفيذى ، وحجز تنفيذى ، وهو إجراء يهدف منه الدائن الحاجز ، الذى بيده سند تنفيذى ، ضبط المال ووضعه تحت يد القضاء تمهيداً لبيعه واستيفاء حقه من ثمنه .

ولما كانت السفينة من أهم عناصر الذمة المالية للمجهز ، فإنها تدخل بالتالى فى الضمان العام لدائنيه ، ومن ثم يجوز لهم مباشرة إجراءات الحجز بنوعيه عليها إذا لم يوف المجهز بديونهم طواعية (١).

ويخضع الحجز على السفينة ، سواء أكان حجزاً تحفظياً أم تنفيذيا ، لقواعد خاصة تختلف إلى حد كبير عن القواعد العامة للحجز على سائر المنقولات ، ونعرض لها فى مبحثين على النحو التالى :

المبحث الأول : الحجز التحفظى على السفينة.

المبحث الثانى : الحجز التنفيذى على السفينة.

---

(١) مع ملاحظة أنه لايجوز توقيع الحجز على السفن الحربية ولاالسفن التى تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية (م ٢ بحرى).

المبحث الأول

الحجز التحفظى علي السفينة

La Saisie Consérvatoire de Navire

تمهيد وتقسيم :

إذا لم يكن بيد الدائن سند تنفيذى بحقه يخوله توقيع الحجز التنفيذى علي سفينه مدينه ، فإن له مع ذلك الحق فى توقيع الحجز التحفظى عليها متى خشى ارتحالها وإفلات ضمانه من يده ليحول بينها وبين السفر حتى يتسنى له الحصول علي سند تنفيذى بحقه واتخاذ مقدّمات الحجز التنفيذى أو الحصول على كفالة أو ضمان كاف للوفاء بدينه.

وقد كان التقنين البحرى المصرى الملغى ينظم الحجز التنفيذى علي السفن فى المواد من ١٠ حتى ٢٩ ، ولكنه لم يكن ينظم أحكام الحجز التحفظى عليها ، ولذلك فقد كان الرأى مستقراً على تطبيق القواعد العامة للحجز التحفظى فى قانون المرافعات مع مراعاة بعض الأحكام التى تتفق مع طبيعة السفن.

ولما كانت التشريعات الوطنية المنظمة للحجز التحفظى تختلف فيما بينها اختلافاً كبيراً ، وكانت السفن تتعرض لتوقيع الحجز التحفظى عليها فى مختلف الدول ، فقد أدى ذلك إلى خلق صعوبات كبيرة ، الأمر الذى ظهرت معه الحاجة إلي وجود معاهدة دولية في هذا الشأن . وقد أسفرت جهود اللجنة البحرية الدولية (C.M.I) المستمرة منذ عام ١٩٣٧ عن إبرام معاهدة بروكسل فى ١٠ مايو ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظى علي السفن[١].

وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية بالقانون رقم ١٣٥ لسنة ١٩٥٥ ، وأصبحت الاتفاقية سارية فى حقها اعتباراً من ٢٤ فبراير ١٩٥٦.

هذا ويجرى حالياً العمل علي تعديل هذه الاتفاقية ، حيث أعدت اللجنة البحرية الدولية مشروعاً جديداً لعرضه على المنظمة البحرية الدولية (O.M.I) ومؤتمر التجارة والتنمية (C.N.U. C.E.D)[٢].

---

(1) R. Rodière , Le Navire , op. cit , No : 196 , P 245.

(2) M.R. Gouilloud , op. cit , No : 287 , P 158.

أما على الصعيد الوطنى ، فقد نظم قانون التجارة البحرية الجديد الحجز التحفظى على السفن فى المواد من ٥٩ حتى ٦٦ على نحو يتفق فى مجمله مع ماجاء فى اتفاقية بروكسل المبرمة فى ١٠ مايو ١٩٥٢ ، وسنعالج أحكام الحجز التحفظى علي السفينة فى ظل قانون التجارة البحرية فى ثلاثة مطالب علي النحو التالى :

المطلب الأول : شروط توقيع الحجز.

المطلب الثانى : إجراءات الحجز.

المطلب الثالث : آثار الحجز.

المطلب الأول
شروط توقيع الحجز التحفظى

نص قانون التجارة البحرية على شروط خاصة بالدين الذى من أجله يوقع الحجز التحفظى على السفينة ، وكذلك بخصوص السفن التى يجوز توقيع الحجز التحفظى عليها ، وتفصيل ذلك فيما يلى :

(أولاً) : الديون التى يجوز الحجز من أجلها :

إذا كانت القواعد العامة فى قانون المرافعات المصرى تجيز توقيع الحجز أياً كانت طبيعة الدين ، مدنية أم تجارية ، فإنه لايجوز توقيع الحجز التحفظى على السفينة ، وفقاً للمادة ٦٠ بحرى ، إلا وفاء لدين بحرى "Maritime claim" ويعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب التسعة عشر التى عددتها هذه المادة [1]، وهى :

أ- رسوم الموانى والممرات المائية.

ب- مصاريف إزالة وانتشال أو رفع حطام السفينة والبضائع.

---

(١) وهذه الديون هي ذاتها التي وردت فى المادة (١/١) من معاهدة بروكسل ١٩٥٢ مع إضافة المشرع المصرى لثلاثة ديون جديدة وهى : رسوم الموانى والممرات المائية ، ومصاريف إزالة وانتشال أو رفع حطام السفينة والبضائع ، والتأمين البحرى ، كما أسقط المشرع المصرى من التعداد القروض البحرية التي ذكرتها المعاهدة فى الفقرة (ح) من المادة المشار إليها.

جـ- الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة .

د- الخسائر فى الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التى تنشأ عن استغلالها.

هـ- العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها.

و- التأمين على السفينة.

ز- العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد إيجار أو وثيقة شحن.

ح- هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها.

ط- الإنقاذ.

ى- الخسارات المشتركة.

ك- قطر السفينة.

ل- الإرشاد.

م- توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أياً كانت الجهة التى حصل منها التوريد.

ن- بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها فى الأحواض.

س- أجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين.

ع- المبالغ التى ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكها.

ف- المنازعة فى ملكية السفينة.

ص- المنازعة فى ملكية سفينة على الشيوع أو فى حيازتها أو فى استغلالها أو فى حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن الاستغلال.

ق- الرهن البحرى.

وقد جاء تعداد المشرع للديون البحرية على سبيل الحصر ، ومن ثم لايجوز توقيع الحجز التحفظى على السفينة لدين غير هذه الديون المذكورة ، حتى ولو كان ديناً متعلقاً بالرسالة البحرية مثل القرض البحرى ، أو المطالبة بثمن بيع سفينة أخرى مملوكة للمجهز[١].

(ثانياً) : السفن التى يجوز توقيع الحجز عليها :

الأصل أن لكل من يتمسك بأحد الديون السابق بيانها أن يحجز علي السفينة التي يتعلق بها الدين (م ١/٦١ بحرى) ، ومع ذلك يجوز توقيع الحجز علي أية سفينة أخرى يملكها المدين وقت توقيع الحجز (Sister - ship)، بيد أنه يشترط لذلك أن تكون السفينة المحجوز عليها مملوكة للمدين وقت نشأة الدين. وهذا الحكم مقرر لمصلحة الدائن لتمكينه من الحجز علي شقيقات السفينة التي تعلق بها دينه متى كانت هذه السفن أقرب إلى متناوله منها.

واستثناء من الأصل المتقدم لايجوز الحجز علي سفينة أخرى غير التى تعلق بها الدين ، حتى ولو كانت سفينة شقيقة ، إذا كان هذا الدين ناشئاً عن منازعة فى ملكية السفينة ، أو عن منازعة فى ملكيتها على الشيوع أو فى حيازتها أو فى استغلالها أو فى حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن هذا الاستغلال ، أوعن رهن بحرى (م ٦١ /٢ بحرى) ، ويجد هذا الاستثناء تبريره فى أن هذه الديون تتعلق أساساً بحقوق عينية مقررة على سفينة بعينها ، ومن العدل والمنطق أن تتحمل هذه السفينة وحدها وزر التخلف عن أداء هذه الديون[٢].

ويجوز إيقاع الحجز على السفينة ، حتي عندما لايكون المدين مالكاً لها ، بشرط أن يكون مستأجراً مسئولاً عن إدارتها الملاحية. ففى هذه الحالة إذا كان المستأجر مسئولاً وحده عن دين بحرى متعلق بالسفينة المستأجرة ، جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة أوعلى أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر ، غير أنه لايجوز توقيع الحجز على أية سفينة أخرى مملوكة للمالك المؤجر بمقتضى

(١) د حسين الماحى . السابق . رقم ١٣٨ ص ١٠٤.
(٢) د. جلال محمدين . السابق . ص ١٣٥.

ذلك الدين البحرى المتعلق بالسفينة المستأجرة (م ١/٦٢ بحرى) ، ويسرى هذا الحكم فى جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة مسئولاً عن دين بحرى (م ٢/٦٢ بحرى).

هذا وتكون السفينة محلاً للحجز ولو كانت متأهبة للسفر "prét à faire voile" (م ٥٩ بحرى) . وتعتبر السفينة متأهبة للسفر إذا كان ربانها حاملاً لأوراق المرور للسفر ، أى الأوراق والتراخيص التي تخوّل السفينة مغادرة الميناء، وإن كانت لم تغادره بعد ، وفي هذا الحكم مراعاة لمصلحة الدائن في توقيع الحجز بصرف النظر عن المصلحة فى القيام بالرحلة البحرية[١].

المطلب الثانى
إجراءات الحجز التحفظى

لم تتعرض معاهدة بروكسل ١٩٥٢ لتنظيم إجراءات الحجز التحفظى على السفينة ، بل أحالت هذا التنظيم إلى قانون الدولة المتعاقدة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه في دائرتها. وقد عنى المشرع المصرى ببيان هذه الإجراءات في قانون التجارة البحرية ، وذلك كمايأتى :

(أولاً): المحكمة المختصة بالأمر بالحجز :

تقضى المادة (٥٩ بحرى) بأنه يجوز الحجز التحفظى علي السفينة بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه ، وعلى هذا فإن الاختصاص الولائى بالأمر بالحجز يكون لجهة القضاء العادى ، والاختصاص النوعى للمحكمة الابتدائية ، والاختصاص المحلى للمحكمة الابتدائية التى توجد في دائرة اختصاصها السفينة المطلوب توقيع الحجز عليها.

(ثانياً) : إعلان محضر الحجز وتسجيله :

يجب تسليم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه ، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز ، وصورة

(١) يتفق هذا الحكم مع ماجاء في المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل ١٩٥٢ ، خلافاً لما كان يقضى به التقنين البحرى الملغى فى المادة (٢٩) من منع الحجز علي السفينة المتأهبة للسفر ، كقاعدة ، مراعاة لمصلحة الرحلة البحرية .

ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور (م ٦٤ /١ بحرى)، وذلك حتى تتخذ كل جهة الإجراءات اللازمة لتنفيذ الحجز ، فيذعن المجهز له ويمتنع عن الارتحال بالسفينة، و تقوم الجهة الإدارية بميناء الحجز بمنع السفينة من السفر ولو بالقوة، و يقوم مكتب تسجيل السفينة بميناء الحجز بالتأشير بالحجز فى سجل السفن .

وإذا كانت السفينة مسجلة في مصر ، وتم الحجز عليها فى الخارج ، قام مكتب التسجيل بالميناء الذى وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة المصرية بالحجز للتأشير به فى سجل السفن (م٦٤/٢ بحرى).

المطلب الثالث

آثار الحجز التحفظى

يترتب على إيقاع الحجز التحفظى على السفينة منعها من مغادرة ميناء الحجز ، ويلقى هذا الأثر على عاتق السلطات المختصة في ميناء الحجز مهمة اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لتنفيذ أمر المنع فور علمها رسمياً بصدوره ، غير أن إيقاع الحجز التحفظى يثير ردود فعل مختلفة لدى كل من المدين المحجوز عليه والدائن الحاجز ، حيث يبذل المدين المحجوز علي سفينته قصارى جهده للتوصل إلى رفع الحجز والإفراج عن السفينة ، فى حين يسعى الدائن للحصول علي حكم فى الموضوع يمكنه من استيفاء الحق المدعى به:

(أولاً) : رفع الحجز عن السفينة :

لما كان الهدف من الحجز التحفظى ، فى معظم الأحوال ، هو الحصول علي كفالة لضمان الوفاء بالدين ، وحتى لايلحق المجهز ضرر جسيم من توقيع الحجز التحفظى ، فقد نصت المادة (١/٦٣ بحرى) علي رفع الحجز عن السفينة إذا قدم المحجوز عليه كفالة أوضماناً آخر كافياً للوفاء بالدين . وعلي هذا فإن أمر تقدير كفاية الكفالة أو الضمان المقدم للوفاء بالدين متروك للقاضى، ولكن متى توافر شرط الكفاية وجب علي القاضى الأمر برفع الحجز.

واستثناء مما تقدم ، لايجوز الأمر برفع الحجز إذا تقرر بسبب دين ناشئ عن المنازعة في ملكية السفينة ، أو المنازعة في ملكيتها على الشيوع أو فى

حيازتها أو فى استغلالها أو فى حقوق المالكين على الشيوع فى المبالغ الناتجة عن الاستغلال (م ٢/٦٣ بحرى) وعلة هذا الاستثناء أن المدعى يسعى إلى ملكية السفينة وليس إلى استيفاء دين ، ومن ثم لايحقق تقديم الكفالة له نفس الأثر الذى يسعى إليه بالحجز ، فالحجز في هذه الحالة له صفة الحجز الاستحقاقى (Saisie révendication) [(١)]. ومع ذلك يجوز ، في الحالتين السابقتين ، للقاضى أن يأذن لحائز السفينة فى استغلالها إذا قدم ضماناً كافياً، أو فى تنظيم إدارة السفينة خلال مدة الحجز بالكيفية التي يقررها الإذن (م٢/٦٣بحرى) ممايقترب فى الحقيقة من رفع الحجز.

(ثانياً) : المحكمة المختصة بالفصل فى الموضوع :

يجب علي الدائن الحاجز الذى ليس بيده سند تنفيذى أن يرفع دعوى بثبوت الدين وصحة الحجز ، وهنا يثار التساؤل حول تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى الموضوع ، هل هى محكمة محل توقيع الحجز؟ أم المحكمة التي ينعقد لها الاختصاص طبقاً للقواعد العامة؟

وللإجابة علي هذا التساؤل قرر المشرع أن المحكمة المختصة بالفصل فى موضوع الدين وصحة الحجز هى المحكمة الابتدائية التى وقع الحجز فى دائرتها، وذلك بغض النظر عما إذا كانت هذه المحكمة هى المختصة بالفصل في الموضوع من عدمه وفقاً للقواعد العامة فى الاختصاص [(٢)]. ويتعين رفع الدعوى خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربان أو من يقوم مقامه ، وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن (م ٦٥ بحرى) ، وذلك حتى لايظل وضع السفينة قلقاً لفترة طويلة.

وإذا حكم فى تلك الدعوى بصحة الحجز ، وجب أن يشتمل هذا الحكم

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٨٩٣ ص ٥٧٥.

(٢) وهذا الحل يخالف ماكان عليه القضاء المصرى قبل صدور قانون التجارة البحرية حيث كان يقضى بأن مجرد توقيع الحجز علي سفينة أجنبية فى مصر لا يستتبع اختصاص المحاكم المصرية بنظر الموضوع إلا متى كانت هذه المحاكم مختصة بالتطبيق لنص المادة (٣٠ مرافعات) . راجع: استئناف مختلط ، ١٨ ديسمبر ١٩١٤ ، بلتان ، س٤٧ ، ص ٨٥ . مشار إليه في د: على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٨٩٠ ص ٥٧٠.

علي الأمر ببيع السفينة ، وشروطه ، واليوم المعين لإجرائه ، والثمن الأساسي الذي يفتتح به المزاد (م٦٦/١ بحرى).

ويجوز استئناف الحكم الصادر بصحة الحجز خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره ، وذلك أياً كان مقدار الدين البحرى (م٦٦/٢ بحري) ، أى ولو كان أقل من نصاب الاستئناف وفقاً للقواعد العامة.

المبحث الثانى

الحجز التنفيذى على السفينة

La Saisie - exécution

تمهيد وتقسيم :

الحجز التنفيذى علي السفينة هو إجراء يهدف به الدائن الذى بيده سند تنفيذى ، ضبط السفينة ووضعها تحت يد القضاء تمهيداً لبيعها واستيفاء حقه من ثمنها.

وكان الحجز التنفيذى علي السفينة يخضع لقواعد خاصة فصلها التقنين البحرى الملغى فى المواد من ١٠ حتى ٢٩ بأحكام تشبه إلى حد كبير قواعد التنفيذ علي العقار ، ثم جاء قانون التجارة البحرية فنظم الحجز التنفيذى بقواعد جديدة فى المواد من ٦٧ حتى ٧٧ ، وسنعالج هذه القواعد في ثلاثة مطالب على النحو الآتى :

المطلب الأول : شروط الحجز التنفيذى.

المطلب الثانى : إجراءات الحجز التنفيذى.

المطلب الثالث : آثار الحجز التنفيذى.

المطلب الأول

شروط الحجز التنفيذى

يشكّل الحجز التنفيذى خطوة أولى وأساسية في البيع الجبرى للسفينة ، ولذا لايجوز توقيعه إلا إذا كان بيد طالبه سند تنفيذى يبيح له اتخاذ إجراءات التنفيذ الجبرى ضد مدينه الذى رفض التنفيذ الاختيارى. وشرط وجود سند

تنفيذى يستخلص من المادة (٢/٧٠ بحرى) الآتى بيانها بعد قليل ، فضلاً عن أن القواعد العامة تمليه ، ومن أهم السندات التنفيذية وأكثرها شيوعاً فى العمل الأحكام القضائية ، غير أنها ليست وحدها إذ توجد بجانبها الأوامر والعقود الرسمية ، والمحررات التي يسبغ عليها القانون هذه الصفة[١].

وخلافاً للحجز التحفظى ، لايشترط فى الدين الذى يوقع من أجله الحجز التنفيذى أن يكون ديناً بحرياً أى متعلقاً باستغلال السفينة ، فيجوز توقيع الحجز التنفيذى اقتضاء لأى دين علي مالك السفينة ولولم يكن متصلاً باستغلالها ، ذلك أن السفينة ليست ضماناً قاصراً علي الدائنين أصحاب الديون البحرية فقط، بل تدخل في الضمان العام لجميع الدائنين [٢].

ويستطيع الدائن الذى بيده سند تنفيذى توقيع الحجز التنفيذى على أية سفينة مملوكة للمدين ، سواء تلك التى تعلق بها الدين أوغيرها بماله من حق الضمان العام على أمواله وفقاً للقواعد العامة ، كما يجوز للدائن توقيع الحجز التنفيذى على أية سفينة مملوكة للمدين ولو كانت متأهبة للسفر[٣].

المطلب الثانى

إجراءات الحجز التنفيذى

(أولاً) : التنبيه بالدفع :

تبدأ إجراءات الحجز التنفيذى علي السفينة بالتنبيه الرسمى على المدين بالدفع ، أو بالدفع وتوقيع الحجز معاً (م٦٧/١ بحرى) ، والتنبيه الرسمى هو الذى يتم علي يد محضر ، ويتعين تسليم التنبيه لشخص مالك السفينة أو فى موطنه ، فإذا كان الأمر متعلقاً بدين علي السفينة جاز تسليم التنبيه للربان أو من يقوم مقامة (م٦٧ /٢ بحرى) ، وكذلك يجوز تسليم التنبيه لوكيل السفينة، ذلك أنه يعد نائباً عن المجهز فى الدعاوى التى ترفع منه أو عليه في مصر ، كمايعد موطنه في مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية (م١٤٤ بحرى).

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٦١ ص ١٦٩.
(٢) د. عبد الفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ١٣٤ ص ١١٥.
(٣) د. مصطفى كمال طه . السابق .رقم ١٤١ ص ١١٦.

(ثانياً) : توقيع الحجز :

يتولى المحضر ، طبقاً للقواعد العامة في قانون المرافعات ، توقيع الحجز على السفينة ، وهو يبين فى محضر الحجز جميع البيانات اللازمة لتحديد ذاتية السفينة ، واسم الدائن الذى يطلب توقيع الحجز ومهنته ومحل إقامته ومحله المختار فى دائرة المحكمة التى توجد فيها السفينة ، ومبلغ الدين المطلوب ، والسند التنفيذى الذى يتم الحجز بمقتضاه ، واسم مالك السفينة وموطنه ، كما يجب أن يشتمل محضر الحجز علي التكليف بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التى وقع الحجز بدائرتها لسماع الحكم بالبيع (م٦٩/١ بحرى).

فإذا تم تحرير محضر الحجز على النحو السالف بيانه ، فإن السفينة تعتبر محجوزة ، ويتعين على المحضر ، عندئذ ، أن يعين حارساً عليها. أما إذا تخلف بيان من البيانات الواجب ذكرها فى محضر الحجز ، فإن هذا لايؤدى إلى بطلان الحجز، إلا إذا كان هذا البيان جوهرياً ، مثل البيانات اللازمة لتعيين السفينة المحجوزة أو التكليف بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التى وقع الحجز فى دائرتها لسماع الحكم بالبيع[١].

(ثالثاً): إعلان محضر الحجز وتسجيله :

تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه ، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بميناء الحجز ، وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور ، وصورة رابعة لقنصل الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها (م٦٨/١ بحرى) ، وذلك حتى يقوم هؤلاء بتنفيذ الحجز كل فيما يخصه ، فالربان أو من يقوم مقامه ليوقف الاستعداد للسفر ويواجه الوضع الطارئ بما يناسبه من تدابير، والجهة البحرية المختصة لتمنع السفينة من السفر ولو بالقوة، ومكتب التسجيل للتأشير بالحجز فى سجل السفن ، وقنصل الدولة التى تحمل السفينة جنسيتها ليتولى رعاية مصالح دولته ومصالح البحارة والمسافرين والشاحنين .

وإذا كانت السفينة مسجلة في مصر ، وتم الحجز عليها فى الخارج ، قام مكتب التسجيل بالميناء الذى وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق .رقم ١٦٢ ص ١٧٠.

المصرية بالحجز للتأشير به فى سجل السفن (م ٢/٦٨ بحرى).

ويترتب علي قيد محضر الحجز فى سجل السفن منع المدين المحجوز عليه من التصرف في السفينة ، وإلا كان التصرف غير نافذ فى مواجهة الدائن الحاجز (م ٥١ بحرى).

وجدير بالذكر أن الدين إذا كان مضموناً برهن علي السفينة وانتقلت ملكيتها كلها أو بعضها قبل قيد محضر الحجز ، تعين علي الدائن المرتهن الذى اتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه علي يد محضر بدفع الثمن ، وذلك حتى يتخذ الموقف الذى يراه مناسباً (م ١/٥٤ بحرى).

المطلب الثالث

آثار الحجز التنفيذى

(أولاً) : بيع السفينة :

بعد أن يوقع الدائن الحجز التنفيذى على السفينة ، تبدأ إجراءات بيعها بعد أن يكون قد أعلن المحجوز عليه بمحضر الحجز مشتملاً علي تكليف هذا الأخير بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التي وقع الحجز فى دائرتها لسماع الحكم بالبيع ، ولايجوز أن تحدد جلسة الحكم بالبيع قبل اليوم الخامس عشر أو بعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز ، مع عدم إضافة ميعاد مسافة إلى هذا الميعاد (م ٢/٦٩ بحرى) وذلك لأن إضافة ميعاد المسافة أصبح لايتفق مع التقدم التقنى الهائل في وسائل الاتصال .

فإذا أمرت المحكمة ببيع السفينة المحجوزة تعين عليها أن تحدد فى حكمها الثمن الأساسى وشروط البيع والأيام التى تجرى فيها المزايدة (م١/٧٠ بحري).

ويعلن عن البيع بالنشر فى إحدى الصحف اليومية ، كما تلصق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينة ، وعلى السفينة ذاتها ، وفى أى مكان آخر تعينه المحكمة ، ويشتمل الإعلان علي البيانات المنصوص عليها فى المادة (٢/٧٠ بحرى) وهى :

أ- اسم الحاجز وموطنه.

ب- بيان السند الذى يحصل التنفيذ بموجبه.

جـ- المبلغ المحجوز من أجله.

د- الموطن الذى اختاره الحاجز فى دائرة المحكمة التي توجد فيها السفينة.

هـ- اسم مالك السفينة وموطنه.

و- اسم المدين المحجوز عليه وموطنه.

ز- اسم السفينة وأوصافها.

ح- اسم الربان.

ط- المكان الذى توجد فيه السفينة .

ى- الثمن الأساسى وشروط البيع.

ك- اليوم والمحل والساعة التى يحصل فيها البيع.

ولايجوز إجراء البيع إلا بعد مضى خمسة عشر يوماً من تاريخ إتمام إجراءات النشر (م٣/٧٠ بحرى) وإذا لم يقم الدائن بإتمام إجراءات النشر خلال ستين يوماً من تاريخ صدور الأمر بالبيع جاز للمحكمة ، بناء علي طلب المدين، أن تقضى باعتبار الحجز كأن لم يكن (م٤/٧٠ بحرى)

ويحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام ، ويقبل أكبر عطاء فى الجلسة الأولى بصفة مؤقتة ، ويتخذ أساساً للمزايدة فى الجلسة الثانية التي يقع فيها البيع نهائياً للمزايد الذى قدم أكبر عطاء فى الجلستين (م٧١ بحرى)، فإذا لم يقدم عطاء في اليوم المعين للبيع وجب أن تحدد المحكمة ثمناً أساسياً جديداً أقل من الأول بمالا يجاوز الخمس ، وتعين اليوم الذى تحصل فيه المزايدة ، وتتبع إجراءات الإعلان السابق ذكرها (م ٧٢ بحرى).

(ثانياً) آثار رسو المزاد :

بعد رسو المزاد على صاحب أكبر عطاء يصدر القاضى حكماً يقتصر علي تقرير إيقاع البيع للراسى عليه المزاد ، ويترتب علي صدور هذا الحكم الآثار الآتية:

١- تنتقل ملكية السفينة إلى الراسى عليه المزاد ، الذى يلتزم بإخطار

مصلحة الموانى والمنائر أو مكتب التسجيل بصورة الحكم ليؤشر بنقل الملكية فى سجل السفن وفى شهادة التسجيل (م ١٢ من قانون تسجيل السفن) ، ويلاحظ أنه لا يجوز استئناف حكم مرسى المزاد إلا لعيب في إجراءات المزايدة أو فى شكل الحكم ، ويكون ميعاد الاستئناف خمسة عشر يوماً من تاريخ صدور الحكم، دون إضافة ميعاد مسافة (م ٧٤ بحرى).

٢- تنقضى الحقوق العينية التى كانت السفينة محملة بها ، فتنقضى حقوق الامتياز البحرية علي السفينة (م ٣٧ / أ بحرى) ، كما تنقضى الرهون الواردة على السفينة (م ٥٣ بحرى) ، ولكن مع انتقال حقوق الدائنين أصحاب هذه الحقوق إلى ثمن السفينة.

٣- تنقضى عقود عمل الربان والبحارة الذين يعملون علي السفينة (م٧٧ بحرى)، وذلك حتي تتاح الفرصة للمالك الجديد لاختيار العاملين الذين يرغب فى الاستعانة بهم ، وإلا فإن القول بغير ذلك سيؤدى إلى قلة الإقبال علي المزايدة وهبوط سعر السفينة تبعاً لذلك.

٤- يجب علي الراسى عليه المزاد أن يدفع خمس الثمن فور رسو المزاد عليه ، علي أن يودع باقى الثمن والمصروفات خزانة المحكمة خلال سبعة أيام من تاريخ رسو المزاد ، وإلا أعيد بيع السفينة علي مسئوليته (م ٧٣ بحري).

(ثالثاً) : دعوى الاستحقاق الفرعية : "Demand en distraction "

قد تثور منازعات فردية بمناسبة الحجز التنفيذى علي السفينة أهمها مايتعلق بالدعوى التى يرفعها أحد الأشخاص ، أثناء التنفيذ ، مدعياً ملكية السفينة أو ملكية حصة فيها ، طالباً الحكم له بملكيتها وبطلان إجراءات الحجز، وهو مايعرف بدعوى الاستحقاق الفرعية.

وقد عالج المشرع البحرى هذه الدعوى مقرراً وجوب رفعها إلى قلم كتاب المحكمة التي تجرى البيع قبل اليوم المعين للمزايدة بثمان وأربعين ساعة علي الأقل، ويترتب علي رفع هذه الدعوى وقف إجراءات البيع ، ويجوز استئناف الحكم الصادر فيها خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره (م ١/٧٥ بحري).

وحتى لاتتخذ هذه الدعوى وسيلة لتأخير إجراءات البيع ، فإن المشرع قرر أنه إذا خسر المدعى الدعوى جاز الحكم عليه بغرامة لاتقل عن خمسمائة جنية، ولاتجاوز ثلاثة آلاف جنية ، وذلك مع عدم الإخلال بالتعويضات إن كان لها مقتض (م ٢/٧٥ بحري).

وجدير بالذكر أن هذه الدعوى إذا رفعت بعد صدور حكم مرسى المزاد ، فإنها تعتبر مناقضة في تسليم المبالغ المتحصلة من البيع (م ٣/٧٥ بحري).

(رابعاً) : توزيع الثمن :

تسرى فيما يتعلق بتوزيع الثمن المتحصل من المزايدة الأحكام المنصوص عليها في قانون المرافعات المدنية والتجارية بشأن توزيع حصيلة التنفيذ (م٧٦بحرى) ، فيحصل الدائنون أصحاب الامتيازات البحرية علي حقوقهم أولاً وفقاً للترتيب الوارد في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠[١]، يليهم الدائنون المرتهنون للسفينة وفقاً لتواريخ شهر رهن كل منهم[٢]، فالدائنون العاديون كل بنسبة دينه ، ويتقدم كل دائن فى التوزيع بأصل دينه والفوائد والمصاريف (م ٢٨ بحرى) ، وأخيراً إذا تبقى شئ بعد إجراء هذه التوزيعات ، فإنه يرد إلى مالك السفينة .

---

(١) راجع : سابقاً ص ١٢٥

(٢) راجع : سابقاً ص ١٤٢

الباب الثانى

أشخاص الملاحة البحرية

Les Personnes de la Navigation Maritime

تمهيد وتقسيم :

إذا كانت السفينة هى الأداة الرئيسية للملاحة البحرية ، فإن نجاح الرحلة البحرية يتطلب تضافر جهود العديد من الأشخاص الذين يقومون على أمر السفينة ويتولون شئونها بما لهم من خبرة ودراية بالمجال البحرى . ويأتى فى مقدمة هؤلاء الأشخاص مالك السفينة الذى يقوم بتجهيزها للرحلة البحرية ، ويعاونه مجموعتان من الأشخاص :

(الأولى) تعمل فى البحر علي ظهر السفينة ، ويرأسها الربان ، وتضم طاقم السفينة من ضباط وملاحين .

(والثانية) تعمل على البر فى الموانى التى ترسو فيها السفينة وتضم وكيل السفينة ، ووكيل الشحنة ، ومقاول الشحن والتفريغ ، ووكيل العبور ، والسمسار البحرى .

وقد خصص قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ الباب الثانى منه لأشخاص الملاحة البحرية ، فعرض فى الفصل الأول من هذا الباب للمالك والمجهز (المواد من ٧٨ إلي ٩٢) ، وفى الفصل الثانى للربان (المواد من ٩٢ إلي ١٠٨) ، وخصص الفصل الثالث للبحارة وعقد العمل البحرى (المواد من ١٠٩ إلي ١٣٦) ، وتحدث فى الفصل الرابع عن الوكلاء البحريين والمقاولين البحريين (المواد من ١٣٧ إلي ١٥١) [١] .

ونتناول أشخاص الملاحة البحرية فى ثلاثة فصول على النحو الآتى :

الفصل الأول : مالك السفينة .

الفصل الثانى : الأشخاص البحريون .

الفصل الثالث : الأشخاص البريون .

---

(١) رغم تعدد أشخاص الملاحة البحرية وتنوع مهامهم ، فإن التقنين البحري الملغى لم يتعرض إلا لمالك السفينة(فى الفصل الثالث) والربان (فى الفصل الرابع) وقواعد استخدام الضباط والملاحين (فى الفصل الخامس) دون أن ينظم المراكز القانونية لغيرهم من أشخاص الملاحة البحرية .

الفصل الأول
مـالك السـفينة

Le Propriétaire du Navire

تمهيد وتقسيم :

تعبر الملكية عن مفهوم قانوني قوامه تخويل صاحبها سلطات مباشرة على الشيئ تمكنه من استعماله واستغلاله والتصرف فيه ، أما التجهيز فيعبر عن مفهوم اقتصادى قوامه إعداد السفينة لممارسة الملاحة البحرية . وعلى هذا فإن مالك السفينة هو صاحب حق الملكية عليها ، أما مجهز السفينة فهو الشخص الذي يتولى إعدادها للاستغلال البحري بتزويدها بالمؤن والوقود والمعدات ، فضلاً عن تزويدها بالعدد الكافى من البحارة الأكفاء .

وكثيرا مايستقل شخص المالك عن شخص المجهز ، ويحدث هذا عندما يؤجر مالك السفينة سفينته غير مجهزة إلي شخص آخر يقوم باستغلالها لحسابه الخاص ، وفى هذه الحالة يطلق علي المستأجر " المستأجر المجهز "L'armateur - affréteur" . وعلى هذا فإن مجهز السفينة قد يكون مالكها وقد يكون مستأجراً لها ، وهذا ماعبرت عنه المادة (٧٨ بحرى) بقولها . " المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً لها أو مستأجرا لها . . . " .

بيد أنه غالباً ماتجتمع صفتا المالك والمجهز فى شخص واحد، ويحدث هذا عندما يقوم مالك السفينة بتجهيزها لممارسة الملاحة البحرية لحسابه الخاص ، ويطلق علي المالك فى هذه الحالة " المالك المجهز-L'armateur " propriétaire" - وقد راعى المشرع البحرى هذا الوضع الغالب وأقام قرينة بسيطة مؤداها اعتبار المالك مجهزاً وذلك حين نص فى المادة (٧٨ بحرى) على أن ". . . . . يعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك " . واعتباراً لهذا الوضع الغالب فإننا سنتكلم فى هذا الفصل عن المالك المجهز ، مع التنبيه بأن

ما سنقوله سينطبق على المجهز غير المالك .

ولما كان تجهيز السفينة يتضمن مسائل فنية وإدارية متعددة ، فإن المشرع البحرى . قرر أن تنظم بقرار من الوزير المختص المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة وتشكيل بحارتها ووسائل السلامة فيها مع مراعاة الاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية فى هذا الخصوص والعرف البحري (م ٧٩ بحرى) .

ولعل أبرز المسائل التي تثار بالنسبة لمالك السفينة ومجهزها هى : صور ملكية السفينة ، ومسئولية مالك السفينة ، ولما كنا قد بحثنا صور ملكية السفينة فى الباب الأول من هذا المؤلف ، فإننا نكتفى بالإحالة ، فى هذا الخصوص ، إلي ماسبق ذكره [١]، علي أن نتناول هنا مسئولية مالك السفينة[٢].

وقد عالج المشرع البحرى أحكام مسئولية مالك السفينة " La Résponsabilité du propriétaire du Navire" فى المواد من ٨٠ إلي ٩١ من قانون التجارة البحرية محدداً أساس هذه المسئولية ، وتحديدها وهو مانبحثه فى مبحثين علي النحو الآتي :

المبحث الأول : أساس مسئولية مالك السفينة .

المبحث الثانى: تحديد مسئولية مالك السفينة .

---

(١)راجع سابقاً ص ٩٥ .

(٢) راجع تفصيلاً بشأن مسئولية مالك السفينة رسالة أستاذنا الدكتور علي جمال الدين عوض بالفرنسية بعنوان: "La résponsabilité du Propriétaire du Navire en droit comparé,Thèse , paris , 1953 "

وأيضا رسالة أستاذنا الدكتور " Antoine . Vialard " بالفرنسية بعنوان :
" La résponsabilité des propriétaires de Navires de Mer,Thèse , Bordeaux , 1969.

المبحث الأول

أساس مسئولية مالك السفينة

La base de la résponsbilité

لاشك فى أن مالك السفينة أو مجهزها مسئول فى مواجهة الغير عن أخطائه الشخصية التي تحدث منه فى الرحلة البحرية تطبيقاً للقواعد العامة (م ١٦٣ مدنى) . ومثال ذلك أن يقوم مالك السفينة أو مجهزها بتسيير السفينة وهى غير صالحة مما يسبب ضرراً للغير من الركاب أو من أرباب البضاعة .

كذلك فإن مالك السفينة أو مجهزها مسئول عن الأخطاء التي تقع من الربان وتابعيه أثناء تأدية العمل أو بسببه ويحكم مسئولية المالك أو المجهز عن أخطاء الربان والتابعين المبدأ الذى وضعته المادة (٨٠ بحرى) بقولها : "يسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنياً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأى شخص آخر فى خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها فى حدود سلطاته القانونية " [١].

وعلي هذا فإن المادة (٨٠ بحرى) تقرر نوعين من مسئولية المالك أو المجهز : مسئولية عقدية ناشئة عن العقود التي يبرمها الربان فى حدود سلطاته القانونية بوصفه وكيلاً عن المالك ، والأصيل يلتزم بتصرفات وكيله طبقاً للقواعد العامة (م ١٠٥ مدني) وللمادة (٩٩ بحرى) ، ومسئولية تقصيرية ناشئة عن الأخطاء الصادرة عن الربان أو البحارة أو المرشد وسائر التابعين على أساس مسئولية المتبوع عن أخطاء تابعيه طبقاً للقواعد العامة (م ١٧٤ مدني) [٢].

---

(١) يعتبر هذا النص أشمل وأدق من نص المادة (١/٣٠) من التقنين البحرى القديم التي كانت تنص على أن : " كل مالك لسفينة مسئول مدنياً عن أعمال قبودانها - أى ربانها - بمعنى أنه يلتزم بدفع الخسارة الناشئة عن أى عمل من أعمال القبودان وبوفاء ما التزم به القبودان المذكور فيما يختص بالسفينة وتسفيرها " .

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٧٠ ص ١٨٤.

على أن مالك السفينة أو مجهزها لايسأل عن كل الأخطاء التي يأتيها الربان وتابعيه ، بل يلزم لقيام هذه المسئولية أن تكون هذه الأخطاء قد وقعت منهم أثناء تأدية العمل أو بسببه . وتطبيقاً لذلك يكون مالك السفينة مسئولاً إذا لم يقدم الربان مساعدته لضحايا التصادم الذي وقع بخطئه ، كما يكون مسئولاً عن جرائم التهريب التي اقترفها الربان لأن الوظيفة التي يشغلها هي التى هيأت له سبيل ارتكاب هذه الجرائم [١].

المبحث الثانى
تحديد مسئولية مالك السفينة
La limitation de Résponsabilité

لما كان مالك السفينة مسئولاً عن الأخطاء الشخصية التى تقع منه فى الرسالة البحرية ، ومسئولاً كذلك عن الأخطاء التي تقع من الربان والتابعين البحريين أثناء تأدية العمل أو بسببه ، فإن الأصل أن تمتد مسئوليته هذه على كافة أمواله إذ هى ضامنة للوفاء بديونه طبقاً للقواعد العامة . غير أن المشرع البحرى خرج على حكم هذه القواعد ومنح المالك الحق فى تحديد مسئوليته . وفى ذلك تنص المادة (١/٨١ بحرى) علي أن : " لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته أياً كان نوع هذه المسئولية بالمبالغ المنصوص عليها فى البند (أ) من الفقرة (١) من المادة ٨٣ من هذا القانون .... " .

ويرجع مبدأ المسئولية المحدودة لمالك السفينة إلي العصور الوسطى حين ظهر عقد التوصية " Commanda " وبمقتضاه يتفق شخصان على أن يقدم أحدهما عمله ويكون مسئولاً مسئولية مطلقة ، ويقدم الآخر حصة مالية لايسأل إلا فى حدودها . وقد اعتبر العقد المبرم بين المالك والربان نوعاً من التوصية . فالربان يقدم عمله وفنه ويكون مسئولاً عن أخطائه مسئولية مطلقة ، أما المالك

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٦١ ص ١٣٢.

فإنه يقدم سفينته وله أن يتخلص من المسئولية بترك السفينة للدائنين . ودوّن مبدأ الترك هذا في قنصلية البحر ، وظل قائماً حتى اليوم (١).

ويبرر الفقهاء فى الوقت الحاضر مبدأ المسئولية المحدودة للمالك بأسباب مختلفة منها أن الربان يعتبر تابعاً من نوع خاص يختلف عن التابع فى القواعد العامة ، ذلك أنه ذو سلطان مطلق على ظهر السفينة لايخضع لرقابة المالك وهو فى عرض البحر بل يتمتع فى إدارته للسفينة باستقلال قانونى وفعلى عن المالك بخلاف التابع العادى الأمر الذى يصبح معه من العدل أن تخفف مسئولية المالك المتبوع (٢).

ومن هذه المبررات،أيضاً،أن المجتمع البحرى مجتمع مغلق يقوم على اعتبارات المواءمة كما يقوم على اعتبارات العدالة وتقتضى اعتبارات المواءمة الإبقاء على يسار المالك المجهز بتحديد مسئوليته حتى يستمر فى العمل بالملاحة البحريةمما يعود بالنفع على الدائنين ، فضلاً عن أن تبادل المراكز والعلاقات بين المشتغلين بالملاحة البحرية يترتب عليه أن الدائنين البحريين اليوم قد يكونون مدينين غداً كما فى حالات المساعدة البحرية والإنقاذ ، ومن ثم فمن يضار من تحديد المسئولية اليوم قد يستفيد منه غداً (٣).

وأخيراً فإن مبدأ المسئولية المحدودة لمالك السفينة يجد تبريره في تشجيع استثمار رءوس الأموال فى الاستغلال البحرى ، وهذا من شأنه دعم الأسطول التجارى للدولة من ناحية ، وخفض أجور الشحن ونمو التجارة الدولية من ناحية أخرى ، إذ لايمكن إنكار أن المبالغ التى تخصص للتعويضات التي يلتزم بها المالك بسبب مسئوليته تضاف عملاً إلي نفقات الاستغلال ، وبالتالى ترفع تكلفته والعكس صحيح (٤).

---

(١) د. جلال محمدين . السابق . ص ١٤٧.

(٢) د. على البارودى . السابق . رقم ٥٩ ص ٧٩.

(3) R . Rodière & E. Du Pontavice , op . cit , No : 140 , p 98.

(٤) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ١٤٥ ص ١٢٣.

لكل هذه الاعتبارات المتقدمة فإن مبدأ المسئولية المحدودة لمالك السفينة يعد من أبرز مبادئ القانون البحرى وأكثرها أهمية ، وتأخذ به جميع التشريعات البحرية ، على خلاف بينها فيما يتعلق بالتنظيم ، كما أخذت به المعاهدات الدولية ، وهذا مانبحثه قبل التعرض لأحكام تحديد المسئولية فى قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

(أولاً) الاتجاهات التشريعية فى تحديد المسئولية :

تأخذ جميع التشريعات البحرية بمبدأ تحديد مسئولية مالك السفينة على خلاف بينها فيما يتعلق بالتنظيم ، ويمكن التمييز فى هذا الصدد بين اتجاهات ثلاثة [(١)]:

(الاتجاه الأول) وقوامه أنه يجوز لمالك السفينة تحديد مسئوليته بترك السفينة والأجرة للدائنين البحريين "Abandon du Navire et frêt" ويعد نظام التحديد العينى هذا من أقدم نظم تحديد المسئولية على الإطلاق حيث يرجع بأصوله إلي العصور الوسطى . وكان القانون الفرنسي يأخذ به حتى عام ١٩٦٧ ، كما كان يأخذ به التقنين البحرى المصرى الملغى .

(الاتجاه الثانى) ويقوم على أساس تحديد مسئولية مالك السفينة تحديداً جزافياً يتمثل فى قيام المالك بدفع مبلغ معين من المال عن كل طن من حمولة السفينة ويختلف هذا المبلغ باختلاف نوع الضرر . وقد نشأ نظام تحديد مسئولية مالك السفينة على أساس حمولتها فى القرن السابع عشر فى هولندا ثم تبنته معظم التشريعات الأنجلوسكسونية كالتشريع الانجليزى والتشريع الأمريكى .

(الاتجاه الثالث) وهو اتجاه التشريعات الجرمانية عموماً ، والتشريع الألمانى خاصة ، وطبقاً له يقتصر حق الدائنين البحريين على التنفيذ على الثروة البحرية لمالك السفينة ، " Les fortunes de Mer " أى السفينة وأجرة النقل فقط

---

(١) راجع د. رفعت فخرى . السابق . رقم ٩١ ص ٢٢٦-٢٢٧.

دون غيرها من أمواله الأخرى ، وتعد كل سفينة وملحقاتها وأجرتها ثروة بحرية منفصلة ومستقلة بحقوقها وديونها . وأساس هذا المبدأ هو ماتعرفه هذه النظم من فكرة تعدد الذمم المالية للشخص الواحد وتخصيص كل ذمة منها واستقلالها عن الأخريات .

هذا ونظراً لما ترتب على هذه الخلافات بين الاتجاهات السابقة من مصاعب عملية جمة ، فقد انعقدت الآمال على إبرام معاهدات دولية توحِّد الحلول فى هذا الصدد ، وهو ماحدث بالفعل فى بروكسل عامى ١٩٢٤ ، ١٩٥٧، ثم فى لندن عام ١٩٧٦.

تحديد المسئولية فى معاهدة بروكسل ١٩٢٤ :

أبرمت فى ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بتحديد مسئولية ملاك السفن " La Convention de Bruxelles sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de Navires de Mer , du 25 Août 1924 " وأخذت هذه المعاهدة فى تحديد المسئولية بحل وسط يوفق بين طريقة التحديد العينى وطريقة التحديد الجزافى للمسئولية ، ذلك أنها أعطت المالك الخيار بين حلين حتى يبرأ من المسئولية :

(الأول) أن يدفع قيمة السفينة بحسب حالتها فى نهاية الرحلة البحرية بالإضافة إلي قيمة أجرة النقل وتقدر جزافاً بعشرة فى المائة من قيمة السفينة قبل بداية الرحلة .

(والثانى) أن يدفع مبلغاً جزافياً يحدد على أساس حمولة السفينة ونوع الضرر .

غير أن هذه المعاهدة لم تلق تأييداً دولياً كبيراً ذلك أن تقدير قيمة السفينة كان مثار صعوبات جمة ، فضلاً عن أن التأمين من المسئولية يفترض أن يعرف مقدماً وبدقة الحد الأقصى للتعويضات التى يلتزم المالك بدفعها ،

وهذا مالن يتم الوصول إليه إلا عن طريق التحديد الجزافى للمسئولية [١]، ولذا فإن دولاً بحرية عديدة لم توقع على هذه المعاهدة كانجلترا والولايات المتحدة الأمريكية وإيطاليا ومصر ، الأمر الذى أدي إلي إعادة النظر فى هذه المعاهدة ، وإبرام معاهدة جديدة فى بروكسل عام ١٩٥٧.

تحديد المسئولية فى معاهدة بروكسل ١٩٥٧ :

أبرمت فى ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ معاهدة جديدة بشأن توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بتحديد مسئولية ملاك السفن لتحل محل معاهدة بروكسل ١٩٢٤ . وقد أخذت هذه المعاهدة بمبدأ التحديد الجزافى لمسئولية مالك السفينة وأقامت من الحمولة الصافية للسفينة أساساً لتحديد المسئولية دون التفات إلى حالة السفينة أو قيمتها الفعلية عند نهاية الرحلة .

وحتى لايتعرض المبلغ لتقلبات تغير قيمة العملة فلقد حرصت المعاهدة على أن يكون أساس التوحيد ثابتاً ، حيث اتخذت العملة التي يمكن على أساسها تقدير المبلغ بالفرنك الذهبى الذى يشتمل على ٦٥,٥٠ مليجرام من الذهب عيار ٩٠٠ فى الألف . على أن يتم تحويل مبلغ التحديد إلي العملة الوطنية للدولة التى يتمسك فيها المجهز بتحديد مسئوليته طبقاً لقيمة هذه العملة بالنظر إلي الفرنك الذهبى فى التاريخ الذى يقوم فيه المجهز بإيداع مبلغ التحديد[٢].

هذا وقد صدر القرار الجمهورى رقم ٣٧٥١ لسنة ١٩٦٤ بالموافقة على انضمام مصر إلي هذه المعاهدة مع بعض التحفظات ، وصدر قرار وزير الخارجية فى ٢٤ مارس ١٩٦٨ بنشر هذه المعاهدة والعمل بها اعتباراً من ٣١ مايو ١٩٦٨ ، ثم انسحبت مصر من هذه المعاهدة اعتباراً من ٨ مايو ١٩٨٥ .

ورغم أن معاهدة بروكسل ١٩٥٧ قد حققت نجاحاً أكبر مما حققته معاهدة

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٦٦ ص ١٣٦.
(٢) د. جلال محمدين . السابق . ص ١٥٠.

بروكسل ١٩٢٤ ، فإن التطورات الاقتصادية والفنية التى عرفها العالم وعرفتها صناعة السفن والملاحة البحرية منذ عام ١٩٥٧ حتى بداية السبعينات من القرن العشرين جعلت هذه المعاهدة تتخلف عن الوفاء الكامل بمتطلبات الملاحة البحرية والمشتغلين بها ، ولذا فقد أبرمت معاهدة جديدة فى لندن عام ١٩٧٦.

تحديد المسئولية فى معاهدة لندن ١٩٧٦ :

أدت التطورات الاقتصادية والتقنية التى اجتاحت العالم وصناعة السفن منذ إبرام معاهدة بروكسل عام ١٩٥٧ حتى بداية السبعينات من القرن العشرين إلي إعادة النظر فى معاهدة بروكسل ١٩٥٧.

فمن ناحية أدى التضخم الذي شمل العالم أجمع إلي ضرورة زيادة الحدود القصوى للمسئولية المنصوص عليها فى هذه المعاهدة لجعل هذه الحدود تتلائم مع انخفاض قيمة عملات معظم بلاد العالم وارتفاع الأسعار فيها ، ولجعلها تتفق مع متطلبات النظام النقدى العالمي الجديد الذى هجر قاعدة الذهب إلي وحدات حقوق السحب الخاصة "Droit de tirage spéciaux " (١).

ومن ناحية أخرى فإن التطورات التقنية فى مجال صناعة السفن وما ترتب عليها من تعاظم حمولة بعض السفن كان يستلزم وضع قواعد مختلفة لاحتساب المبالغ التي تتحدد بها مسئولية المالك ، حتى لايترتب على تطبيق القواعد الموجودة فى معاهدة بروكسل ١٩٥٧ على السفن الكبرى تحميلها بأعباء تأمينية باهظة (٢).

يضاف إلي ذلك صدور معاهدات بحرية دولية جديدة فى مجالات عديدة منذ عام ١٩٥٧ ، الأمر الذى يقتضى التنسيق بينها جميعاً على الصعيد الدولى. من ذلك مثلاً اتفاقية أوسلوالخاصة بقياس حمولة السفن لعام ١٩٦٩ ، واتفاقية بروكسل الخاصة بمسئولية مستغلى السفن الذرية لعام ١٩٦٢ ، واتفاقية

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٧٥ . ص ١٩١.
(٢) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ٩٣ ص ٢٣٣-٢٣٤.

بروكسل الخاصة بالمسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالنفط لعام ١٩٦٩ ، واتفاقية بروكسل الخاصة بالمسئولية المدنية فى مجال النقل البحري للمواد النووية لعام ١٩٧١ ، واتفاقية أثينا الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ١٩٧٤ [١].

لذلك فقد أبرمت معاهدة لندن ١٩٧٦ لتحل محل معاهدة بروكسل ١٩٥٧ لتلائم التطورات الاقتصادية والفنية وتعبر عن فلسفة جديدة مؤداها أن الأمر لايتعلق بمالك سفينة يرجي تحديد مسئوليته بل يتعلق بديون بحرية معينة يرجى تحديد المسئولية عنها ، وهو ماتعبر عنه تسمية المعاهدة ذاتها ، فهى ليست معاهدة خاصة بتحديد مسئولية ملاك السفن ، بل معاهدة خاصة بتحديد المسئولية فى مجال الديون البحرية " La Convention de Londres de 1976 sur la limitation de Résponsabilité en Matière de Créances maritimes " . [٢]وقد دخلت هذه المعاهدة حيز التنفيذ بانضمام اثنتا عشرة دولة إليها اعتباراً من أول ديسمبر عام ١٩٨٦.

وقد وافقت مصر على الانضمام إلي معاهدة لندن ١٩٧٦ بقرار رئيس الجمهورية رقم ١٥٠ لسنة ١٩٨٦ بتاريخ ٦ أبريل ١٩٨٦ ، ووافق مجلس الشعب علي هذا القرار بتاريخ ١٥ نوفمبر ١٩٨٧ ، وصدر قرار وزير الخارجية المنشور فى الجريدة الرسمية فى ١٦ يونيو ١٩٨٨ بالعمل بها اعتباراً من أول يوليو ١٩٨٨.

هذا وقد كان التقنين البحرى المصرى الملغى يأخذ ، كما ذكرنا ، بنظام التحديد العينى للمسئولية (ترك السفينة والأجرة) وذلك فى المادة (٢/٣٠) منه ، ولكن قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ قد هجر هذا النظام وأتى بتنظيم جديد لتحديد المسئولية فى المواد من ٨١ إلي ٩١ استعان فيه إلي حد

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٦٧ . ص ١٣٧

(2) M . R . Gouilloud , op . cit , No : 308-309 , p 172.

كبير بأحكام معاهدة لندن ١٩٧٦ مع إدخال بعض التعديلات ، وهو ماندرسه فيما يلى :

(ثانيا) تحديد مسئولية مالك السفينة فى قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

ونبحث فى أحكام تحديد مسئولية مالك السفينة فى قانون التجارة البحرية من حيث نطاق تحديد هذه المسئولية ، وحدود المسئولية ، وإجراءات تحديد المسئولية ، وسقوط الحق فى تحديد المسئولية ، وانقضاء دعوى المسئولية . وذلك على النحو الاتى :

١ - نطاق تحديد المسئولية :

أ - الأشخاص المستفيدون من تحديد المسئولية :

تسرى أحكام تحديد المسئولية على مالك السفينة (م ١/٨١ بحرى) وعلى المجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوع البحرى والمؤمّن والأشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة ، كما تسرى على الربان والبحارة وغيرهم من التابعين وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم (م ١/٩١ بحرى) .

وعلى هذا فإن المشرع البحرى قد توسع فى تحديد الأشخاص الذين يستفيدون من تحديد المسئولية ، فلم يقصر ميزة التحديد على مالك السفينة ، وإنما أجاز التمسك بهذا التحديد للمجهز غير المالك أو المستأجر أو مدير الشيوع البحرى ، فضلاً عن الربان والبحارة وغيرهم من التابعين وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم " dans l'exercice de leur fonction " أى متى كانت مسئولية الربان والبحارة وغيرهم من التابعين مرتبطة بتأديتهم لوظائفهم وذلك شريطة عدم مجاوزة مسئولية المالك ومسئولية التابع عن الحادث الواحد الحد الأقصى المقرر (م ١/٩١ بحرى) .

والغاية من إفادة التابعين البحريين من تحديد المسئولية تكمن فى حماية

المالك أو المجهز ، ذلك أنه لولا ورود هذا الحكم لكان بمقدور الدائنين الرجوع على تابعى المالك أو المجهز بالتعويض كاملاً ، ثم يقوم التابعون ، بدورهم ، بالرجوع على المالك أو المجهز بالمبالغ التي دفعوها ، الأمر الذى يفرغ مبدأ التحديد من مضمونه ، ويحرم المالك أو المجهز بطريقة غير مباشرة من تحديد المسئولية [١].

كذلك فقد أجاز المشرع البحرى صراحة لكل من المؤمِّن والمنقذ التمسك بتحديد المسئولية ، حيث يجوز للمؤمِّن لديه علي أى من الأشخاص الذين يجوز لهم التمسك بتحديد المسئولية أن يتمسك ، بدوره ، بهذا التحديد ، وذلك فى نطاق الحدود المقررة للمؤمَّن له (م ٣٩٧ بحري) [٢].

كما يجوز للأشخاص الذين قاموا بتقديم خدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة التمسك بتحديد مسئوليتهم عن الأضرار الناجمة عن تقديم هذه الخدمات ، سواء تم تقديمها من علي السفينة المنقَذة ، أو من خلال سفينة أخرى، أو من خلال طائرة مروحية أو غيرها ، وذلك تشجيعاً لعمليات المساعدة البحرية والإنقاذ [٣].

---

(١) د. جلال محمدين . السابق. ص ١٥٧-١٥٨.

(٢) أجيز هذا الحكم لأول مرة في معاهدة لندن ١٩٧٦ (م ٦/١) ، ولم يكن مقرراً فى معاهدة بروكسل ١٩٥٧ مما كان يثير التساؤل حول العلاقة بين تحديد مسئولية المؤمن له والدعوى المباشرة التي تعترف بها بعض القوانين الوطنية للمضرورين قبل المؤمنين . فقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلي عدم جواز تمسك المؤمِّن بتحديد مسئوليته فى ظل المادة (٦٩) ، من قانون ٣ يناير ١٩٦٧ ، المطابق للنص الوارد فى معاهدة بروكسل ١٩٥٧ ، بحجة عدم ذكر المؤمن ضمن الأشخاص الذين يجوز لهم تحديد المسئولية . "Cass . 7 Dec , 1982, D . M . F , 1983 , p 595" . كذلك ذهبت المحاكم الأمريكية إلي وجوب قيام المؤمن بتعويض المضرور فى حدود مبلغ التأمين ولكن حتى لو جاوز ذلك الحدود المقررة لمسئولية المومن له "Nouvelles et informations , D . M . F . 1986 , p 55" . راجع : د.رفعت فخرى . السابق . ص ٢٣٧ هامش (١) .

(٣) أجيز هذا الحكم لأول مرة ، أيضاً ، فى معاهدة لندن ١٩٧٦ (م ٣/١) ولم يكن مقرراً فى معاهدة بروكسل ١٩٥٧ ، الأمر الذى أدى بالقضاء الوطنى فى بعض الدول إلي رفض الاعتراف لبعض المنقذين بالحق فى تحديد مسئوليتهم عن الأضرار الناجمة عن عمليات الإنقاذ ، ففى انجلترا وفى دعوي السفينة "The Tojo - Maru" التى تتلخص وقائعها فى قيام بعض الغواصين الموجودين علي قاطرة تابعة لشركة "Wijsmuller" بمحاولة سد فجوة ===

ب - الديون التي تخضع للتحديد :

تكفلت المادة (٨١ بحرى) ببيان تلك الديون بنصها على أنه :

(١) لمالك السفينة [١] أن يحدد مسئوليته أياً كان نوع هذه المسئولية بالمبالغ المنصوص عليها فى البند (أ) من المادة ٨٣ من هذا القانون إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية :

(أ) الأضرار التي تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية .

(ب) الأضرار البدنية والأضرار المادية التى تقع على ظهر السفينة أو التى تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة [٢].

(٢) ويجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته فى الحالات المذكورة فى الفقرة السابقة ولو كان الدين لصالح الدولة أو أحد الأشخاص العامة، ولايعتبر التمسك بتحديد المسئولية إقراراً بها .

وعلى هذا فإن تحديد المسئولية جائز أياً كان نوع هذه المسئولية أى سواء

= موجودة فى حجم ناقلة البترول " Tojo - Maru " إثر حادث تصادم وقع لها ، إلا أنه أثناء محاولتهم لحام هذه الفجوة وسدها اندلعت النيران فى الناقلة ، وقد رفض مجلس اللوردات الانجليزى تمسك الشركة المذكورة بتحديد مسئوليتها عن الأضرار التي لحقت بالناقلة تأسيساً على أنه ليس للحادث صلة بملاحة القاطرة وإدارتها ،على نحو ماتتطلبه معاهدة بروكسل١٩٥٧.راجع: The Tojo - Maru , Lloyd's Law Reports , 1971 , p 311 مشار اليه فى د. رفعت فخرى . السابق . ص ٢٣٦ هامش رقم (١).

(١) إذا كان هذا النص يتكلم فقط عن مالك السفينة ، فإن المادة (١/٩١ بحرى) تجعل مايسرى على مالك السفينة بشأن تحديد المسئولية يسرى على غيره من الأشخاص الذين سبق ذكرهم بوصفهم مستفيدين من تحديد المسئولية .

(٢) استخدم النص ، أسوة بالتشريع الفرنسى ، عبارة " تشغيل السفينة"، بدلاً من عبارة " استغلال السفينة " الواردة بمعاهدة لندن ١٩٧٦ ، وذلك لأن العبارة الأولى تتسع لتشمل " سفن النزهة " التى يتعذر بصددها الكلام عن استغلالها . راجع :
M . R . Gouilloud , op . cit , No : 318 , p 178 , note 7.

أكانت مسئولية عقدية أم مسئولية تقصيرية ، غير أن المشرع قصر ميزه تحديد المسئولية على ديون ذكر مصادرها على سبيل الحصر ، ذلك أن الأصل فى مسئولية مالك السفينة أن تكون كاملة ، وتحديدها هو الاستثناء .

وإذا كان الأمر كذلك فإن التساؤل قد أثير حول ما إذا كان نص المشرع على الأضرار البدنية وسكوته عن ذكر الوفاة يعني استبعاد الديون الناشئة عن الوفاة من الديون التى يجوز تحديد المسئولية عنها ، على أساس أن الوفاة إزهاق للروح بخلاف الأضرار البدنية التي تلحق الإنسان فى جسده أو فى شخصه بصفة عامة ، غير أن الرأى قد استقر [1] على أن عبارة " الأضرار البدنية " المذكورة فى النص تشمل الوفاة أيضاً لاتحاد علة الحكم فى الحالتين ، ولأن الوفاة هى أقصى درجات الضرر البدنى ، فضلاً عن أن القول بغير ذلك من شأنه أن يحول بين القانون وتحقيق الغاية من نظام تحديد المسئولية وهى تمكين المستفيد من تحديد المسئولية من إبرام تأمين على مسئوليته بنفقات مقبولة اقتصادياً ، ومن شأنه ، أيضاً ، أن يغاير فى الحكم بين المضرورين من حادث واحد يؤدى إلي المساس بحق السلامة للبعض وبحق الحياة للبعض الآخر من الأشخاص ، وهى مغايرة غير مقبولة عدلاً ومنطقاً وتؤدى إلي تعقيد فى تطبيق القانون .

ويلاحظ أن الأضرار البدنية أو الأضرار المادية التي تقع لأشخاص أو لأموال على ظهر السفينة يجوز تحديد المسئولية عنها سواء أكانت تتعلق مباشرة

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٧١ ص ١٤٠ ، د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٩٥ ص ٢١٤ . بيد أنه رغم تأييدنا لهذا الرأى ، فإننا نرى مع البعض أن ذكر الأضرار البدنية دون الوفاة ، فى هذا المقام ، يختلف مع مسلك المشرع المصرى ذاته وفى قانون التجارة البحرية بالذات ، ذلك أن هذا القانون يميز بين الوفاة والأضرار البدنية فى مواضع أخرى، ويحرص على ذكر الأثنين معاً وعلى الأخص فى مسئولية الناقل عن وفاة الراكب أو إصابته بدنياً كما يتضح من المواد ٢٥٦ ومابعدها . واختلاف المسلك فى الحالتين جدير بإثارة الجدل حول عبارة " الأضرار البدنية " الواردة فى هذا المقام ، الأمر الذى كان ينبغى معه على المشرع أن يذكر الوفاة صراحة مع ذكر الأضرار البدنية وذلك كما فعلت معاهدة لندن ١٩٧٦.راجع : د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٠٦ ص ٢٦٤ هامش رقم (١)

بملاحة السفينة أو بتشغيلها أم لاتتعلق بأي منهما . أما الأضرار البدنية أو المادية التي لاتقع على ظهر السفينة ، كالأضرار التي تصيب أموالاً أو أشخاصاً على سفينة أخرى أو على الأرض ، فيشترط لتحديد المسئولية عنها أن تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة .

وإذا كان الأمر كذلك فإن معاهدة لندن ١٩٧٦ قد نصت على أن التدابير التى يتم اتخاذها لتفادى أو لتقليل الأضرار التي يجوز تحديد المسئولية عنها وماينجم عنها من أضرار تخضع بدورها للتحديد ، بيد أن قانون التجارة البحرية قد سكت عن إيراد مثل هذا الحكم ، الأمر الذى دعى إلى التساؤل حول جواز تحديد المسئولية عنها من عدمه ، بيد أن الرأى مستقر على جواز تحديد المسئولية عن هذه التدابير والأضرار المادية أو البدنية الناشئة عنها متى تعلقت مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة (١).

ويلاحظ أخيراً أنه يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته فى الحالات المذكورة ، ولو كان الدين لصالح الدولة أو أحد الأشخاص المعنوية العامة ، وذلك حتى لايعتقد ، كما جاء بالمذكرة الإيضاحية ، أن حقوق هذه الجهات فى مأمن من الدفع بتحديد المسئولية .

جـ - الديون التي لايجوز تحديد المسئولية عنها :

أخرجت المادة (٨٢ بحرى) من نطاق تحديد المسئولية بعض الديون التى تظل المسئولية عنها مطلقة . وهذه الديون هى :

١ - الديون الناشئة عن تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة أو المهجورة ورفع حطامها ورفع شحنتها أو الأشياء الموجودة عليها (٢). ويبرر هذا الاستثناء ضرورة المبادرة إلي تطهير الممرات المائية ضماناً لسيولة الملاحة البحرية وانتظامها وحفاظاً على أمنها وسلامتها (٣).

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٩٥ ص ٢١٥.

(٢)ساير المشرع المصرى ، بصدد هذا الاستثناء ، المشرع الفرنسى ، خلافاً لمعاهدة لندن ١٩٧٦ التي تجيز صراحة لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته عن هذه الديون .

(٣) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٠٧ ص ٢٦٦.

٢ - الديون الناشئة عن إنقاذ السفينة . وعلة هذا الاستثناء تكمن فى تشجيع جهود المساعدة البحرية والإنقاذ للسفن المعرضة للخطر ، ومن ثم وجوب تعويض المنقذين عن جهودهم تعويضاً كاملاً .

٣ - الديون الناشئة عن الإسهام فى الخسائر البحرية المشتركة . وتبرر هذا الاستثناء اعتبارات العدالة التي تفرض على كل من استفاد من الخسارة المشتركة أن يتحمل حصته فيها كاملة [1].

٤ - حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها أو يتعلق عمله بخدمتها ، وكذلك حقوق ورثة هؤلاء الأشخاص وخلفائهم [2]. وعلة هذا الاستثناء هى أن هؤلاء التابعين ذوو موارد محدودة ومن العدالة حمايتهم وتمكينهم من الحصول علي حقوقهم كاملة [3].

٥ - الضرر النووى ، والضرر الناشئ عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى ، ويبرر هذا الاستثناء بخطورة هذه الأضرار على البيئة البحرية ، فضلاً عن تنظيمها بنصوص خاصة فى اتفاقيات دولية مستقلة ، كمعاهدة بروكسل الخاصة بمسئولية مستغلى السفن الذرية لعام ١٩٦٢ ، ومعاهدة بروكسل الخاصة بالمسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالبترول لعام ١٩٦٩ .

٢ - حدود المسئولية :

عالج قانون التجارة البحرية حدود المسئولية فى المواد من ٨٣ إلي ٨٨ منه مبيناً الحدود القصوى للمسئولية ، وكيفية حساب هذه الحدود وقواعد توزيع مبالغ الحدود القصوى على الدائنين . وتفصيل ذلك فيما يلى :

---

(١) د. جلال محمدين . السابق . ص ١٥٣ .

(٢) استبعدت معاهدة لندن ١٩٧٦ تحديد المسئولية بالنسبة لهذه الحقوق فى الحالة التى يكون فيها القانون الذى يحكم عقد العمل بين مالك السفينة أو مجهزها وهؤلاء المستخدمين لايجيز للمالك أو المجهز الحق فى تحديد مسئوليته بخصوص تلك الحقوق ، أو كان هذا القانون لايسمح بتحديد المسئولية إلا بمبلغ يزيد عما هو مقرر فى المعاهدة (م ٣/هـ) .

(٣) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٧١ . ص ١٤١.

أ - الحدود القصوى للمسئولية

تتحدد المسئولية أياً كان نوعها حسب الحمولة الكلية للسفينة ونوع وطبيعة الضرر. ولذا فقد ميزت المادة (١/٨٣ بحرى) بين الأضرار البدنية ، وجميع الأضرار الأخرى:

(١) فبالنسبة إلي الدعاوى الناشئة عن الأضرار البدنية كالأضرار الناجمة عن الوفاة أو الإصابات البدنية ، تحدَّد المسئولية بمبلغ ستمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لاتجاوز خمسمائة طن . فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلي حد المسئولية مبلغ ثلاثمائة وخمسين جنيهاً لكل طن زائد .

ويلاحظ أن المقصود بالدعاوى الناشئة عن الأضرار البدنية هنا الدعاوى التي يقيمها الأشخاص الذين لايربطهم بالمسئول عن تعويضهم عقد نقل مسافرين بحراً كالأشخاص الموجودين على الأرض أو على سفينة أخرى أو المتسللين إلي السفينة ، ذلك أن الحد الأقصي لمسئولية مالك السفينة الذى يكون ناقلاً للمسافرين لايتحدد طبقاً لنصوص قانون التجارة البحرية الخاصة بمسئولية مالك السفينة ، بل بالنصوص الواردة فى ذات التقنين لعقد النقل البحرى ، وذلك إعمالاً للمادة (١٩٨ بحرى) التي تقضى بأن : " تسرى أحكام هذا النص دون غيرها على عقد النقل البحرى سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزاً أم مستأجراً لها " . ويعنى هذا أن الحد الأقصى لمسئولية مالك السفينة أو مجهزها الذى يكون فى ذات الوقت ناقلاً للمسافرين يتعين وفقاً للمادة (٢٥٨ بحرى) التي تقضى بأنه : " لايجوز أن يزيد التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة وفاة المسافر أو إصابته على مائة وخمسين ألف جنيه ، وبأن هذا التعويض يشمل مجموع طلبات التعويض التى تقدم من المسافر أو من ورثته أو ممن يعولهم ، وذلك عن كل حادث على حدة" (١).

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ١٩٩ ص ٢١٧ . وعكس ذلك د. حسين الماحى . السابق . رقم ١٦٩ ص ١٣٥ حيث يرى - سيادته - أن المشرع المصرى قد أغفل ، سهواً ، ==

(٢) أما بالنسبة إلي الدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية كالأضرار التى تصيب المنشآت أو الأموال أو المترتبة علي المساس بالحقوق فتحدد المسئولية بمبلغ ثلاثمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لاتجاوز خمسمائة طن . فإذا زادت الحمولة الكلية علي هذا المقدار يضاف إلي حد المسئولية مبلغ مائة وخمسين جنيها لكل طن زائد .

ويلاحظ هنا ، أيضاً ، أن هذا التحديد الخاص بمسئولية مالك السفينة عن الأضرار الأخرى لايسرى علي التعويضات المستحقة عن هلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة المنقولة أو التأخير فى النقل . حيث توجد نصوص خاصة بشأنها فى الفصل الخاص بعقد النقل البحرى إعمالاً لنص المادة (١٩٨ بحري) سالفة الذكر ، أى أن ذلك الحد الأقصى يتم تحديده وفقاً لنص المادة (٢٣٣ بحرى) فيما يتعلق بنقل البضائع ، والمادة (٢٦٨ بحرى) فيما يتعلق بنقل أمتعة المسافرين [١].

هذا ويقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الدين ويكون موضوعه تحديد مسئولية مالك السفينة بأقل مما هو منصوص عليه (م ٢/٨٣ بحرى) أما إذا تم الاتفاق على رفع الحد الأقصى للمسئولية ، أو تم الاتفاق علي دفع مبلغ أقل بعد وقوع الحادث ، فإنه يقع صحيحاً ومنتجاً لآثاره، وذلك بمفهوم المخالفة .

ب - كيفية حساب الحدود القصوى للمسئولية :

تحتسب المبالغ القصوى التي تتحدد بها المسئولية على أساس استقلال

== تنظيم حدود مسئولية مالك السفينة ، أو المجهز عموماً ، بخصوص التعويضات الناشئة عن الأضرار البدنية التي تصيب الركاب ، الأمر الذى ينبغى تداركه ، أسوة بمعاهدة لندن ١٩٧٦ ، ذلك أنه لايمكن طمر هذا الفراغ القانونى بالأحكام الواردة فى المادة (٢٥٨ بحرى) والمتعلقة بتحديد مسئولية الناقل ، بخصوص نقل الأشخاص ، وذلك لاختلاف التنظيم القانونى لأحكام تحديد المسئولية فى كلتا الحالتين ، خاصة فيما يتعلق بالأشخاص المستفيدين من تحديد المسئولية .

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٧٣ ص ١٤٢

كل حادثه بتعويضها ، بمعنى أن يتعدد مبلغ الحد الأقصى الذى يلتزم به مالك السفينة وغيره من الأشخاص الذين يجوز لهم تحديد مسئوليتهم بقدر تعدد الحوادث المستقلة التى ينشأ عنها الالتزام بالتعويض . وتعتبر الحادثة مستقلة إذا كانت ناشئة عن سبب مختلف ومستقل عن سبب الحوادث السابقة واللاحقة عليها . ولذا يتصور تعدد التزام من يطلب تحديد مسئوليته خلال رحلة واحدة للسفينة متى وقعت أثناء هذه الرحلة عدة حوادث مستقلة (١).

ويجرى احتساب المبالغ القصوى التي تتحدد بها المسئولية على أساس الحمولة الكلية للسفينة . وتحسب هذه الحمولة وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك (م ٣/٨٣ بحري) .

وقد حدد المشرع المصرى مسئولية مالك السفينة ، خلافاً للتشريعات الأجنبية التي تبنت أحكام معاهدة لندن ١٩٧٦ ، بالنقد المصرى ويقدر المبالغ التي أشرنا إليها . وكان الأحرى بالمشرع المصرى ، وقد وافقت مصر على معاهدة لندن ١٩٧٦ وانضمت إليها أن يحيل إلي أحكامها المتعلقة بمبالغ التحديد وكيفية احتسابها (٢)أو يتبناها فى التشريع الداخلى لأن من شأن هذا الاختلاف بين القانون والمعاهدة ، فى هذا الصدد ، ازدواج الأحكام القانونية المطبقة على نفس المسألة ، وهو أمر غير مرغوب فيه ، فضلاً عن أن تقدير المبالغ القصوى التي تتحدد بها المسئولية بالنقد المصرى سيضطر المشرع إلي التدخل لتعديل هذه المبالغ بما يتمشى مع تغير قيمة النقد المصرى (٣).

وعلى هذا فإنه كان من الأوفق أن يحيل المشرع فى هذا الشأن ، إلي

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ٢٠٠ ص ٢١٨.

(٢) وذلك كما فعل المشرع المصرى فى قانون الطيران المدني لعام ١٩٨١ حيث اكتفى فيما يتعلق بمسئولية الناقل الجوى بالإحالة إلي أحكام اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها المنضمة إليها مصر (م ١٢٣) ، كما أحال فيما يتعلق بالحدود القصوي لمبالغ التعويض عن الأضرار التى تسببها الطائرات على سطح الأرض فى إقليم الجمهورية إلي الاتفاقيات الدولية المعنية التى تكون مصر طرفاً فيها (م ١٣٢) .

(٣) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٧٢ ، ١٧٤ ص ١٤١ ، ١٤٣.

أحكام معاهدة لندن ١٩٧٦ ، وتقدير المبالغ القصوى للمسئولية علي أساس وحدات السحب الخاصة فى قانوننا الوطنى ، وهو النهج الذى اتبعته التشريعات الأجنبية فى الدول المنضمة إلي المعاهدة ، إذ فضلاً عن أن هيئة قناة السويس تتعامل بها فعلاً فى اقتضاء رسوم العبور من ملاك السفن الأجنبية ، فإن من الميسور على القضاء المصرى تقويمها ومعادلتها بالنقد المصرى حتى يصدر أحكامه به من واقع إفادة البنك المركزى بناء على مايعلنه يومياً على الصعيد العالمى صندوق النقد الدولى ومصر عضو فيه [١].

ويلاحظ أن هذا التحديد لايسرى كما ذكرنا على تحديد المسئولية عن الأضرار الناجمة عن وفاة المسافرين أو إصابتهم بدنياً ، أو على هلاك أو تلف الأمتعة أو على هلاك أو تلف البضائع أو تأخير وصولها حيث تخضع كلها للنصوص الخاصة الواردة بالفصل الخاص بعقد النقل البحري وهى تحدد المسئولية فى هذه الحالات على أسس مختلفة تماماً .

وجدير بالذكر أن قانون التجارة البحرية لم يضع قاعدة لحساب الحد الأقصى لمسئولية الأشخاص الذين يمكنهم تحديد مسئوليتهم عن الأضرار الناشئة عن خدمات المساعدة والإنقاذ للسفن دون أن يستخدموا سفينة ما فى تقديم هذه الخدمات ، بينما قررت معاهدة لندن ١٩٧٦ حساب ذلك الحد الأقصى على أساس أنهم استخدموا سفينة حمولتها الكلية ١٥٠٠ طن . ورغم عدم النص على هذه القاعدة فى قانون التجارة البحرية ، إلا أن الرأى مستقر[٢]

---

(١) بالإضافة إلي أن تقدير المبالغ القصوى للمسئولية بهذه الوحدات الخاصة ليس بغريب على المشرع المصرى ، فقد انضمت مصر فى عام ١٩٧٨ إلي بروتوكولات مونتريال الأول والثانى والرابع لسنة ١٩٧٥ ، وكلها تتضمن احتساب المبالغ القصوى لمسئولية الناقل الجوى على أساس من وحدات حقوق السحب الخاصة ، وهى واجبة التطبيق علي الصعيد الداخلى فى مصر إعمالاً للمادة (١٢٣) من قانون الطيران المدنى . راجع د.رفعت فخرى . السابق . رقم ١١٠ ص ٢٧٣-٢٧٤.

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٧٣ ص ١٤٢ ، د . محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٢٠٠ ص ٢١٩ ، د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٠٩ ص ٢٧١.

علي وجوب تطبيق حكم المعاهدة فى هذا الشأن على أساس أن هذه المعاهدة التي وافقت عليها مصر وانضمت اليها أصبحت جزءاً من النظام القانونى المصرى ، وأن المشرع المصرى اعتبرها مصدراً أساسياً للعديد من أحكام قانون التجارة البحرية فيما يتعلق بمسئولية مالك السفينة .

جـ - كيفية توزيع مبالغ الحدود القصوى :

قسم المشرع المصرى المبالغ التي تتحدد بها المسئولية إلي مجموعتين ، كما ذكرنا الأولى خاصة بالأضرار البدنية ، والثانية خاصة بالأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية (م٨٣/١ بحرى) . ومن ثم يستقل الدائنون بالتعويض عن الأضرار البدنية بمبلغ الحد الأقصى للتعويض عن تلك الأضرار ، والدائنون بالتعويض عن الأضرار غير البدنية بمبلغ الحد الأقصى للتعويض عن ذلك النوع من الأضرار .

بيد أن المشرع أراد أن يقرر رعاية خاصة للدائنين بالتعويض عن الأضرار البدنية فقضى بأنه إذا لم يكف المبلغ المخصص للأضرار البدنية للوفاء بها كاملة ، اشترك الباقى منها فى المبلغ المخصص للأضرار الأخرى غير البدنية (م ٨٤ بحرى) . وأضاف بأن الدائنين بباقى التعويض عن الأضرار البدنية تكون لهم الأولوية على الدائنين بالتعويض عن الأضرار غير البدنية فى توزيع مبلغ الحد الأقصى للتعويض عن هذه الأضرار غير البدنية (م ٨٥ بحرى) .

أما بخصوص التوزيع بين المجموعتين المشار إليهما ، أى مجموعة الأضرار البدنية ، ومجموعة الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية ، فيجرى هذا التوزيع بنسبة كل دين غير متنازع فيه إذا كانت الحدود القصوى لاتكفى لتغطيتها (م ٨٥ بحرى) .

وإذا نشأ لمالك السفينة، أو لأى شخص آخر له حق تحديد المسئولية عن الحادث ذاته دين قبل أحد الدائنين فى هذا الحادث ، فلا يسرى تحديد المسئولية إلا بالنسبة إلي المبلغ الباقى بعد إجراء المقاصة بين الدينين (م٨٧/١ بحرى) .

وهذا الفرض يتعلق بالحالة التى يكون فيها لكل من المسئول المستفيد من أحكام تحديد المسئولية ، كمالك السفينة مثلاً ، والمضرور دين فى ذمة الآخر ، وأن الدينين قد نجما عن ذات الحادث . وهنا تتم المقاصة بين الدينين ، وإن بقي بعد إجراء المقاصة مبلغ فى ذمة المسئول تطبق بشأنه قواعد تحديد المسئولية [١]. ويهدف هذا الحل ، كما تقول المذكرة الإيضاحية ، إلي اتقاء الإسراف فى محاباة المجهز إذا سمح له بالتمسك بتحديد المسئولية أولاً ثم بالمقاصة ثانياً ، إذ تجرى المقاصة عندئذ بين حق ظل محتفظا بكامل مقداره ، ودين تحمَّل التخفيض وهو فى زحمة الديون التي اشتركت فى التوزيع .

وإذا وفى مالك السفينة قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويضات أحد الديون التي يجرى التوزيع بينها ، جاز له الحلول محل الدائن فى التوزيع بمقدار المبلغ الذى أوفاه (م ١/٨٨ بحرى) .

وأخيراً فإنه يجوز للمحكمة ، بناء على طلب مالك السفينة ، أو من له الحق فى تحديد مسئوليته أن تحتفظ لمدة تعينها بجزء من المبالغ المخصصة للتعويضات للوفاء بدين يثبت مالك السفينة أنه قد يلتزم بالوفاء به (م ٢/٨٨ بحرى) .

٣ - إجراءات تحديد المسئولية :

تحديد المسئولية رخصة قررها المشرع لمالك السفينة ولطائفة أخرى من الأشخاص ، ولذا لايقع بقوة القانون ، ولاتقضى به المحكمة من تلقاء نفسها ، وإنما يتعين لوقوعه أن يتمسك به صاحب الحق فيه ، والمادة (١/٨١ بحري) صريحة فى هذا الشأن إذ تنص علي أنه : " لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته ... " ويلاحظ أن التمسك بتحديد المسئولية لايعتبر إقراراً بها (م ٢/٨ بحري) .

ولم يحدِّد المشرع شكلاً خاصاً يتعين على المالك اتباعه فى التمسك

---

(١) د. حسين الماحى . السابق . رقم ١٦٦ ص ١٢٣.

بتحديد مسئوليته . ومن ثم يجوز التمسك بتحديد المسئولية باتفاق مع الدائنين أو بإعلان على يد محضر أو فى صورة دفع فى دعوى أقامها دائن أو برفع دعوى يطلب فيها المسئول تحديد مسئوليته . كما لم يحدد المشرع ميعاداً للتمسك بتحديد المسئولية ، فيجوز التمسك بها فى أية حالة تكون عليها الدعوي المرفوعة من الدائنين ، بل ويجوز التمسك به بعد صدور حكم نهائى فى الدعوى [١].

وكل ماورد فى هذا الخصوص هو ماقضت به المادة (٢/٨٧ بحرى) من أنه " لايجوز للدائن اتخاذ أى إجراء على أموال مالك السفينة إذا وضع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض أو إذا قدم ضماناً تقبله المحكمة " ويستفاد من هذا النص أن تمسك المالك بتحديد مسئوليته يتم بوضع المبالغ المخصصة للتعويض فعلاً تحت تصرف الدائن أو الدائنين ، أو بتقديم ضمان تقبله المحكمة ، باعتبار أنه بغير هذا يكون للدائن اتخاذ مايراه من إجراءات على أموال مالك السفينة وهو مالا يستطيعه الدائن اذا تمسك المالك بتحديد مسئوليته [٢].

٤ - سقوط الحق فى تحديد المسئولية :

تنص المادة (٨٩ بحرى) على أنه : " لايجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته . إذا أثبت المدعى أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من مالك السفينة أو نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث " .

ويتضح من هذا النص أنه لايكفى لسقوط حق مالك السفينة فى تحديد المسئولية أن يكون الضرر ناشئاً عن خطئه الشخصى أياً كان هذا الخطأ ، بل

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٧٦ ص ١٤٥ .

(٢) يقابل وضع المبالغ المخصصة للتعويض تحت تصرف الدائن أو تقديم ضمان تقبله المحكمة فكرة إنشاء صندوق التحديد الواردة فى معاهدة لندن ١٩٧٦ . راجع د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١١٢ ص ٢٧٧.

يمكن أن يكون فعلاً أو امتناعاً صادراً من المالك شخصياً أو من نائبه كالربان مثلاً (١).

كذلك فإنه لايجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته إلا إذا كان حسن النية . فإذا لم يكن كذلك أصبحت مسئوليته مطلقة ، بيد أنه يجب على المضرور أن يثبت أن الضرر الحاصل قد نشأ عن فعل أو امتناع صدر من مالك السفينة أو نائبه بقصد إحداث الضرر ، أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً ما يمكن حدوثه ، وهذا هو مفهوم الخطأ الإرادى " wilful misconduct " المعروف ، فى النظام الأنجلوسكسونى . ويأخذ المشرع المصرى فى تقدير ذلك الإدراك بمعيار موضوعى يتمثل فى الإدراك بأن ضرراً أياً كان يمكن أن يحدث ، أى أنه يكفى انصراف وعى وإدراك المسئول إلي أى نوع من الضرر ليسقط حقه فى تحديد المسئولية عن كل الأضرار التى تنشأ عن ذلك النوع من الفعل أو الامتناع (٢).

---

(١) يختلف هذا الحكم عن الحكم الوارد فى معاهدة لندن ١٩٧٦ فى أن المعاهدة تشترط أن يكون من ارتكب الفعل أو امتنع عن الفعل الموجب لسقوط الحق فى تحديد المسئولية هو الشخص الذى يطلب ويجوز له تحديد مسئوليته ، بينما يتوسع المشرع المصرى فيكتفى بأن يكون ذلك الشخص هو من يطلب تحديد مسئوليته أو نائبه كالربان مثلاً بالنسبة إلي مالك السفينة أو مجهزها . ولاشك فى أن موقف المشرع المصرى أفضل بالنسبة لأصحاب الحق فى التعويض من موقف معاهدة لندن ١٩٧٦.راجع:د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٢٠٢ . ص ٢٢١.

(٢) يختلف هذا الحكم عن الحكم الوارد فى معاهدة لندن ١٩٧٦ فى أن المعاهدة تأخذ بالمعيار الشخصى فى تقدير الإدراك ، وتتطلب إدراك المسئول شخصياً بأن فعله أو امتناعه قد يؤدى إلي وقوع الضرر ذاته الذى يطلب هو تحديد المسئولية عنه . ومعنى ذلك أنه لو ارتكب مالك السفينة فعلاً أو امتناعاً برعونة أو عدم اكتراث مدركاً أن ضرراً معيناً قد يحدث ، ولكن وقع ضرر آخر ، فإن المالك لايسقط حقه فى التمسك بتحديد المسئولية طبقاً للمعاهدة ، بينما يحرم من التمسك بتحديد مسئوليته طبقاً للقانون المصرى . ولاشك أن حكم القانون المصرى ، فى هذا الصدد ، أفضل للدائنين من حكم المعاهدة .راجع : د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ١٧٨ ص ١٤٦.

أما إذا كان الخطأ ، ولو بالمفهوم المحدد فى النص السابق ، صادراً عن الربان أو البحارة أو غيرهم من التابعين . فإنه يجوز لهم التمسك بتحديد مسئوليتهم وفقاً للقانون (م ٢/٩١ بحرى) .

٥ - انقضاء دعوى المسئولية :

تنقضى دعوي المسئولية على مالك السفينة بمضى سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسئولية (م ١/٩٠ بحرى) .

وهذه القاعدة تنطبق على جميع دعاوى المسئولية التي يمكن إقامتها ضد مالك السفينة عن الأضرار البدنية أو غير البدنية ولكنها لاتسرى على دعاوي التعويض الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع أو للأشخاص ، ذلك أن مدة تقادم هذه الدعاوى تحددها النصوص الخاصة بعقد النقل البحرى .

ومدة السنتين هذه تعتبر مدة تقادم وليست مدة سقوط ، ولذلك فإنها تنقطع بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول ، أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة ، أو بندب خبير لتقدير الأضرار ، وذلك بالإضافة إلي أسباب الانقطاع الأخرى الواردة فى المادتين (٣٨٣ ، ٣٨٤) من القانون المدنى (م ٢/٩٠ بحرى).

الفصل الثانى
الأشخاص البحريون
Les personnes maritimes

تمهيد وتقسيم

يتطلب القيام بالملاحة البحرية استخدام عدد من البحارة والفنيين والعمال على ظهر السفينة يتولون الأعمال المتعلقة بإدارة وتسيير السفينة وصيانتها . ويأتى على رأس هؤلاء الربان نظراً لما يتمتع به من سلطات واسعة فى قيادة السفينة وإدارتها وهى تمخر عباب البحار بعيداً عن إشراف المالك ورقابة الدولة .

ويساعد الربان فى أداء مهامه عدد من البحارة وغيرهم ممن يقومون بخدمة السفينة ويرتبطون مع مجهزها بعقد عمل بحرى يخضع لتنظيم خاص فى قانون التجارة البحرية .

وعلي هذا فإننا سنتناول الأشخاص البحريين فى مبحثين على النحو الآتى :

المبحث الأول: الربان .

المبحث الثانى: البحارة (الطاقم) .

المبحث الأول

الربـــــــــان

Le Capitaine

تمهيد وتقسيم:

الربان هو أهم أشخاص الملاحة البحرية على متن السفينة ، وهو عميد رجال الطاقم ، من ضباط ومهندسين وملاحين ، وذلك لما يتمتع به من سلطات واسعة نظراً للطبيعة الخاصة للرحلة البحرية ، ذلك أن السفينة وهى فى عرض البحر تكون بعيدة عن سلطان الدولة وعن الرقابة المباشرة والمستمرة للمجهز ، وتقتضى سلامة الرحلة البحرية أن يكون هناك شخص له الكلمة العليا فى قيادة السفينة وإدارتها ، على أن يكون مسئولاً فى المقابل عن نتائج أعماله اللازمة للسفينة والرحلة .

وقد عرض قانون التجارة البحرية للربان فى الفصل الثانى من الباب الثانى فى المواد من ٩٢ إلى ١٠٨ ، وتكمّل هذه الأحكام نصوص القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب على السفن ، والتى عرض على نحو مفصل لسلطات الربان .

ونعرض للربان فى أربعة مطالب على النحو الآتى :

المطلب الأول: تعيين الربان وعزله .

المطلب الثانى : اختصاصات الربان .

المطلب الثالث: المركز القانونى للربان .

المطلب الرابع : مسئولية الربان .

المطلب الأول

تعيين الربان وعزله

(أولاً) تعيين الربان :

يتولى مجهز السفينة تعيين الربان (م ٩٢ بحرى) . وعلى المجهز عند تعيينه للربان أن يراعى الشروط التى يتطلبها القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ الخاص بالمؤهلات وإعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن ، والقرارات الوزارية التى صدرت تنفيذاً لهذا القانون (١).

وقد بينت المادة الخامسة من القانون المذكور الشهادات البحرية التي تخول لحاملها شغل وظيفة ربان ، وتختلف هذه الشهادات باختلاف حمولة السفينة ونوع الملاحة التي تقوم بها . وتعتبر شهادة " ربان " أعلى الشهادات المطلوبة في الربابنة ، حيث يستطيع حاملها قيادة السفن من أية حمولة ومن أى نوع وفى أية رحلة .

ويعاقب بالحبس مدة لاتزيد على سنة وبغرامة لاتتجاوز ٢٠٠ جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل مالك أو مستغل يعين رباناً لاتتوافر فيه المؤهلات التي تطلبها القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ (م ١١) .

وفى حالة وفاة الربان أو غيابه أو وجود مانع آخر ، يقوم الضابط الذى يليه مباشرة فى الدرجة مقامه (م ١/٩٣ بحرى) .

(ثانياً) عزل الربان :

يتولى مجهز السفينة عزل الربان (م ٩٢ بحرى) وذلك فى أى وقت يشاء ولأى سبب يراه . وحق المجهز في عزل الربان حق مطلق يتعلق بالنظام العام ، فلا يجوز الاتفاق على حرمان المجهز منه . والحكمة من ذلك ترجع إلي أن الربان يتمتع بسلطات واسعة فى مباشرته لعمله ، وهى سلطات دقيقة وخطيرة

(١) راجع على وجه الخصوص قرارى وزير النقل والمواصلات والنقل البحري رقم ٦٩ لسنة ١٩٨٢ ، رقم ٥٠ لسنة ١٩٨٣.

مبناها الثقة باعتباره يعمل بعيداً عن رقابة المجهز ، ويمكن أن تترتب على أفعاله مسئولية كبيرة يتحملها هذا الأخير ، ومن ثم وجب تمكين المجهز من التخلص من ارتباطه بالربان متى فقد الثقة فيه فى أية لحظة ولأى سبب [١].

غير أن هذا الحق المطلق للمجهز فى عزل الربان يقابله حق لهذا الأخير فى الحصول على تعويض إن كان له مقتض وفقاً للقواعد العامة (م ٩٢ بحرى) بأن تم عزله فى وقت غير مناسب أو بدون عذر مقبول . وهذا الحكم يتمشى مع القواعد العامة فى الوكالة والتى تلزم الموكل بتعويض الوكيل عن الضرر الذي يلحقه من جراء عزله إذا كانت الوكالة بأجر (م ٧١٥ مدنى) ، كما أنه يتفق مع العدالة إذ أنه يحمى الربان وهو الطرف الضعيف من تعسف المجهز وهو الطرف القوى [٢]، فضلاً عن أن من شأن هذا الحكم الحد من حرية المجهز المطلقة حتى لايستعمل حق العزل فى غير الأغراض والأهداف التي شرع من أجلها [٣].

---

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ١٧٣ ص ١٤١ .

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢١٩ ص ١٦٤.

(٣) كان التقنين البحري الملغى لايعطى الربان المعزول أى حق فى المطالبة بالتعويض إلا فى حالة وجود اتفاق كتابى . وقد كان هذا الحكم محلاً للنقد الفقهى لمجافاته للقواعد العامة ومقتضيات العدالة . راجع : د. على البارودى . السابق . رقم ٧٨ ص ٩٨ ، د. سميحة القليوبى . السابق . ص ١٤٧ ، د. فايز رضوان . السابق . رقم ٢٠٤ ص ٢٢٧.

المطلب الثانى

اختصاصات الربان

يباشر الربان نوعين من الاختصاصات : اختصاصات عامة يباشرها بوصفه ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة ، واختصاصات خاصة يباشرها بوصفه تابعاً وممثلاً للمجهز . ونخصص لكل نوع من هذه الاختصاصات فرعاً مستقلاً.

الفرع الأول

اختصاصات الربان

بوصفه ممثلاً للسلطة العامة

لما كانت السفينة ، وهى فى عرض البحر ، بعيدة عن سلطان الدولة ، فإن الربان يمثل الدولة التى تحمل السفينة علمها ، ومن ثم تكون له سلطة حفظ الأمن والنظام على ظهر السفينة ، فضلاً عن سلطة الموظف العام فى إثبات مايقع على ظهرها من وقائع أو تصرفات قانونية . وعلى ذلك تكون للربان علي ظهر السفينة سلطة التحقيق فى الجرائم التى تقع عليها ، وسلطة تأديب الأشخاص الموجودين علي ظهرها ، وسلطة توثيق التصرفات والوقائع التي تتم أثناء الرحلة البحرية . وتفصيل ذلك فيما يلى :

(أولاً) سلطة التحقيق :

إذا وقعت جريمة علي ظهر السفينة تولى الربان ، إلي حين وصول السلطات المختصة ، جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التي لاتحتمل التأخير، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي قد تفيد فى إثبات الجريمة (م ١/٩٨ بحري) .

ويحرر الربان تقريراً بالإجراءات التى اتخذها ويسلم هذا التقرير مرفقاً به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة إلي النيابة العامة أو أحد رجال

الضبطية القضائية في أول ميناء مصرى (م ٢/٩٨ بحري) ٠

وهذا ويكون للربان صفة الضبطية القضائية فيما يتعلق بالجنايات والجنح التي ترتكب أثناء الرحلة من جانب البحارة أو المسافرين ، فيتولى إجراء التحريات الأولية ويثبتها فى محضر ، وله عند الضرورة إلقاء القبض على المتهم وحبسه إحتياطياً ، وذلك حتى يتم تسليمه إلي سلطات الميناء المسجلة فيه السفينة (م ١ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن) ٠

ولما كانت السفينة تكتسب الجنسية المصرية متى قيّدت فى سجل السفن بمصر ، فإن الجرائم التي ترتكب على سفينة مصرية تعتبر كما لو كانت قد ارتكبت فى أراضيها ، ومن ثم ينعقد الاختصاص للقضاء المصرى ، وتختص المحاكم التي يقع فى دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة بنظر الجنايات والجنح التى ترتكب على ظهرها (م ١/٩ بحرى ، م ٢٥ ، ٢٦ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠)، متى ارتكبت الجريمة فى أعالى البحار . أما إذا كانت الجريمة قد وقعت والسفينة داخل المياه الإقليمية لدولة أخري فلا يختص القضاء المصرى إلا بصفة احتياطية ، أى إذا لم يقم القضاء الأجنبى بتوقيع العقوبة (م ١/٩ بحرى) (١).

(ثانيا) سلطة التأديب :

لربان السفينة على الأشخاص الموجودين عليها كافة السلطات التي يقتضيها حفظ النظام والأمن علي السفينة وسلامة الرحلة ، وله توقيع العقوبات التأديبية وفقاً للقوانين الخاصة بذلك (م ٢/٩٦ بحرى) ٠

وعلى ذلك فإنه يكون للربان توقيع عقوبة الحجز من يوم إلي أربعة أيام أو الغرامة بين أجر يوم إلي أربعة أيام على أى فرد من أفراد الطاقم يرتكب إحدى المخالفات المنصوص عليها فى المادة الثانية من القانون رقم ١٦٧ لسنة

---

(١) راجع سابقاً ص ٦١ ٠

١٩٦٠ ، وفى حالة العود يضاعف الحد الأقصى للعقوبة (م ٣ من القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠).

كما يكون للربان توقيع الجزاء على كل شخص بالسفينة من غير أفراد الطاقم يرفض الامتثال للتدابير التي يأمر بها الربان أو يخالف أمراً لأحد الضباط أو يحدث اضطراباً بالسفينة أو يتلف أدواتها ، وذلك بالحجز من يوم إلي أربعة أيام إذا كان من المسافرين بالحجرات ، وبالحرمان من الصعود إلي ظهر السفينة أكثر من ساعتين فى اليوم إذا كان من المسافرين الآخرين (م ٣) .

ويكون اختصاص الربان بالنظر فى المخالفات التي تقع ضد النظام ، وتوقيع الجزاءات عنها قاصراً على حالة كون السفينة فى عرض البحر أو فى ميناء أجنبى لايوجد به تمثيل قنصلى مصرى [1]، ويكون قراره غير قابل للطعن فيه (م ٤) .

على أنه لايجوز للربان توقيع أى جزاء دون إجراء تحقيق تسمع فيه أقوال صاحب الشأن عن الأعمال المنسوبة إليه وأقوال شهود الإثبات والنفى وتحرير محضر بأقوالهم ، ولايوقَّع جزاء الحجز إلا إذا كانت السفينة فى عرض البحر أو فى أحد الموانى التي تمر بها ، وينتهى هذا الجزاء حتماً عند انتهاء الرحلة أو وصول السفينة إلي ميناء تسجيلها أو صاحب الشأن إلي غايته (م ٥) .

(ثالثاً) سلطة التوثيق :

للربان سلطة التوثيق على السفينة (م ١/٦٩ بحرى) ويقوم بإثبات الوقائع المتعلقة بالأحوال المدنية من ميلاد أو وفاة أو زواج أو طلاق فى دفتر الحوادث الرسمى للسفينة واتباع الإجراءات المنصوص عليها فى القوانين الخاصة بالأحوال المدنية (م ١/٩٧ بحرى) . وله سلطة توثيق العقود والتصرفات والوصايا التي تصدر من رجال الطاقم أو المسافرين والتي يشترط

---

(١) حيث ينعقد هذا الاختصاص لمدير التفتيش البحرى إذا كانت السفينة راسية فى ميناء مصرى ، وللقنصل المصرى إذا كانت السفينة راسية فى ميناء أجنبى به تمثيل قنصلى مصرى (م ٤) .

فيها القانون الرسمية . وعندئذ تعتبر المحررات الصادرة عنه وكأنها صادرة عن الموظف المختص بتحريرها ، وذلك متى كانت السفينة فى عرض البحر أو فى ميناء أجنبى لايوجد به تمثيل قنصلى مصرى .

غير أن قيام الربان بسلطات التحقيق والتأديب والتوثيق السابقة لايعنى أنه يعتبر موظفاً عاماً باعتباره يباشر هذه السلطات كممثل للسلطة العامة ، وكل ماهنالك أن المشرع قد خولّه هذه السلطات والاختصاصات العامة لظروف الرحلة البحرية التى يتعذر معها إخضاع السفينة لأى سلطة أخرى غير سلطة الربان الذي يظل مع ذلك تابعاً وممثلاً للمجهز (١).

الفرع الثانى
اختصاصات الربان
بوصفه ممثلا وتابعا للمجهز

الاختصاصات التي يباشرها ربان السفينة بوصفه ممثلاً وتابعاً للمجهز قد تكون فنية ، وقد تكون إدارية ، وقد تكون تجارية . وذلك على التفصيل الآتي :

(أولا) الاختصاصات الفنية :

وهذه هى أهم اختصاصات الربان ، وتتمثل فى اتخاذ مايلزم فنياً لتهيئة الظروف المناسبة لإتمام رحلة السفينة فى أفضل الأوضاع الممكنة . ولذلك فإن الربان يتمتع فى ممارسة وظيفته الفنية المتعلقة بقيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية باستقلال تام عن المجهز (م ١/٩٣ بحرى) ويجب على الربان أن يراعى فى قيادة السفينة الأصول الفنية فى الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية والعرف البحرى والأحكام المعمول بها فى موانى الدولة التي توجد بها السفينة (م ٢/٩٣ بحري)وعليه أن يحافظ على

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ١٠٦ ص ٦٨.

صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعى كفاية المؤن ومايلزم السفينة خلال الرحلة البحرية (م ٣/٩٣ بحرى) .

ولايجوز للربان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة إلي مرسى أو ميناء مأمون (م ١/٩٤ بحرى) ولايجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها الا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأى ضباطها ، وفى هذه الحالة يجب عليه إنقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع إذا تيسر له ذلك (م ٢/٩٤ بحري) .

ويجب على الربان أن يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الموانى أو المراسى أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك فى جميع الأحوال التي تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الربان ملزماً بالاستعانة بمرشد (م ٩٥ بحري) .

(ثانيا) الاختصاصات الإدارية :

أوجب القانون على الربان أن يحتفظ على متن السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة (م ١٠١ بحرى) [1]. ومن أهم الدفاتر التي يجب على الربان الإمساك بها " دفتر الحوادث الرسمى للسفينة " ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من الإدارية البحرية المختصة (م ١/١٠٢ بحرى) وتدوّن فى هذا الدفتر الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر ، ويتضمن الدفتر البيانات الخاصة بالجرائم والأفعال التي قد يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التي وقّعت عليهم والمواليد والوفيات التي وقعت على متن السفينة (م ٢/١٠٢ بحري) .

ويجب على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلي الميناء المقصود أو المكان الذى رست فيه اختياراً أو اضطراراً أن يقدم دفتر

(١) راجع سابقاً ص ٧٨ .

الحوادث الرسمى للسفينة إلي الإدارة البحرية المختصة للتأشير عليه ، ويكون التأشير خارج جمهورية مصر العربية من القنصل المصرى أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده (م ١٠٣ بحرى) .

وبالإضافة إلي دفتر الحوادث الرسمي ، يلتزم ربان السفينة ذات المحرك بالإمساك بدفتر " الآلات المحركة " فيذكر فيه كمية الوقود التى أخذها عند السفر ومايستهلك منها يومياً وجميع مايتعلق بالآلات المحركة (م ٣/١٠٢ بحري).

كذلك يتعين على الربان ، إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة ، أن يعد تقريراً بذلك (م ١/١٠٤ بحرى) ، وأن يقوم بتقديم هذا التقرير إلي الإدارة البحرية المختصة خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلي الميناء أو المرسى وفى خارج مصر يجب تقديم هذا التقرير إلي القنصل المصرى أو السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده (م ٢/١٠٤ بحري) .

وتتولى الجهة التي تسلمت التقريرتحقيقه بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك وجمع المعلومات التى تساعد فى الوصول إلي الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك تسلم صورة منه إلي الربان ، ويكون التقرير بعد تحقيقه حجة بما ورد فيه ، ومع ذلك يجوز فى جميع الأحوال إقامة الدليل على خلاف ماجاء به (م ١٠٤ / ٣ بحري) . ولايجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى أن يشرع فى تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور (م ١٠٤ / ٤ بحري) .

(ثالثاً) الاختصاصات التجارية :

يعتبر الربان النائب القانونى للمجهز ، وهو الذى يمثله أمام القضاء ، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة وللرحلة مثل تعيين البحارة وعزلهم وإصلاح السفينة وشراء المؤن والأغذية وإبرام عقود النقل . وهذه الأعمال القانونية جميعها ، وإن كان الربان يبرمها باسمه الخاص ، إلا أن آثارها تنصرف

مباشرة إلي المجهز ، لأن الربان إنما يباشرها بوصفه نائباً عن المجهز ، وهذه الصفة معلومة للغير ، ولايحتج على الغير حسن النية بأى تحديد أو قيد اتفاقى يرد على نيابة الربان (م ١/٩٩ بحرى) .

ويلاحظ أن سلطات الربان تضيق عندما تتواجد السفينة فى محل إقامة المجهز أو وكيله . فليس للربان التصرف إلا إذا كان بعيداً عن محل إقامة المجهز أو وكيله . وفي ذلك تقضى المادة (٢/٩٩ بحرى) بأنه لاتثبت للربان صفة النائب القانونى عن المجهز إلا فى المكان الذى لايوجد فيه المجهز أو وكيل عنه ، غير أن المجهز يظل مسئولاً تجاه الغير حسن النية الذي تعاقد مع الربان وهو لايعلم أن المجهز أو وكيله يوجد فى مكان التعاقد .

على أن المشرع استثنى أعمالاً معينة يجوز للربان القيام بها فى المكان الذى يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه ، وهى الأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم (م ٢/٩٩ بحري) .

ويلاحظ ، كذلك ، أن سلطات الربان تتسع فى حالة الضرورة فإذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة ، مثل وجوب إصلاح السفينة أو تزويدها بالمؤن والأدوات ، فللربان أن يقترض بضمان السفينة وأجرتها ، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز له الاقتراض بضمان شحنة السفينة ، فإذا لم يتيسر له الاقتراض فله أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب . ويتولى الربان ، أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع علي أساس السعر الجارى لبضائع من جنسها ونوعها فى الميناء المرسلة إليه وفى اليوم المتوقع وصولها فيه (م ٢،١/١٠٥ بحرى) .

ولما كان الاقتراض أو الرهن أو البيع تصرفاً استثنائياً لايتم اللجوء اليه إلا فى حالة الضرورة ، فإن المشرع اشترط لإجرائه الحصول على إذن من قاضى الأمور الوقتية بالجهة التي توجد بها السفينة إذا كانت موجودة فى مصر ، ومن القنصل المصرى أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت

السفينة فى الخارج (م ٢،١/١٠٥ بحرى) .

ويجوز للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا فى رهن البضائع أو بيعها مع طلب تفريغها بشرط أداء أجرة النقل كاملة (م ٣/١٠٥ بحرى) .

على أنه أياً ما كانت الظروف التى يمر بها الربان أثناء الرحلة فلا يجوز له أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها (م ١٠٦ بحرى) .

هذا وقد عرض المشرع فى هذا الصدد ، لحالة تعطل السفينة بسبب إصلاحها مقرراً أن الربان إذا اضطر إلي إصلاح السفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام إصلاح السفينة ، وبين إخراج بضائعه منها ، وفى هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة (م ١/١٠٧ بحري) . وبالمقابل لايتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة فى الأجرة عن مدة الإصلاح . وإذا تعذر إصلاح السفينة فى مدة معقولة ، وجب على الربان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلي المكان المعين دون أن تستحق زيادة فى الأجرة . فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بمقدار ماتم من الرحلة . وفى هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه وعلى الربان أن يخبرهم بالظرف الذى يوجد فيه ، وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة علي البضائع . كل هذا مالم يوجد اتفاق على خلاف ذلك (م ٢/١٠٧ بحري) (١).

ويجب على الربان أن يتخذ الإجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقاً للعرف (م ١/١٠٨ بحرى) ، كما يجب عليه أن يقوم فى أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة

---

(١) كان حسن الصياغة التشريعية يقتضى إيراد حكم هذه المادة أثناء الكلام عن إيجار السفينة ، أو عقد النقل البحرى للبضائع ، لتعلق حكم هذه المادة بآثار تعطل السفينة بسبب إصلاحها على أجرة النقل وحقوق المستأجر والشاحن والتزاماتهما فى هذه الحالة . راجع : د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٢٨ ص ٣٠٩ ، وراجع لاحقاً ص . ٣٣٢ .

والشحنة ، ومع ذلك يجب عليه إخطار المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادى إذا سمحت الظروف بذلك (م ٢/١٠٨ بحرى) .

وأخيراً فإنه يتعين على الربان فيما يتعلق بوظائفه التجارية أن يتبع تعليمات المجهز ، وأن يخطره وفقاً للعرف بكل أمر خاص بالسفينة والشحنة (م ١٠٠ بحري) .

وجدير بالذكر أن الاختصاصات التجارية للربان قد تقلصت في الوقت الحاضر عما كانت عليه فى الماضى ، وذلك بسبب التطورات التقنية فى وسائل الاتصال التي تسهل الاتصال بالسفينة وهى فى عرض البحر ، وبسبب وجود ممثلين للمجهز فى الموانى التى ترسو فيها السفينة ، الأمر الذى أدى إلي أن الربان يكاد يقتصر دوره حالياً على القيادة الفنية للسفينة (١).

المطلب الثالث
المركز القانونى للربان

يثير المركز القانونى للربان تساؤلات عديدة أجبنا على إحداها منذ قليل عندما ذكرنا أن الربان رغم أنه يمثل السلطة العامة فى أدق اختصاصاتها إلا أنه لايمكن القول بأنه موظف عام أو سلطة عامة ، ذلك أن هذا الوصف لايمكن أن يتفق مع وصف الربان كتابع للمجهز ، ولايتصور أن يكون هناك موظف عام لاتعينه الدولة بل يعينه المجهز ويعزله .

أما عن التساؤلات الأخرى التي يثيرها المركز القانونى للربان فتتعلق بعلاقته بكل من المجهز والشاحنين . ونجيب عليها كل فى فرع مستقل .

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢١٥ ص ١٦٨.

الفرع الأول

علاقة الربان بالمجهز

تردد الفقه ، فى ظل التقنين البحري الملغى ، فى تحديد المركز القانونى للربان وإذا ماكان يرتبط بالمجهز بعقد وكالة أم بعقد عمل أم بعقد هو مزيج من عقد الوكالة والعمل .

والواقع أنه لايمكن تكييف العلاقة التي تربط الربان بالمجهز علي أنها علاقة عمل . ذلك أن عقد العمل يقصر دور العامل علي القيام بالأعمال المادية فى حين أن الربان يتولى أيضاً مباشرة التصرفات القانونية نيابة عن المجهز [١].

كما لايستقيم القول بأن الربان وكيل عن المجهز ، ذلك أن الوكالة لاتكون إلا فى الأعمال القانونية للموكل فى حين أن الربان يقوم بأعمال مادية أيضاً يصعب اعتبارها تابعة لأعماله القانونية وملحقه بها . وفضلاً عن ذلك فإن الموكّل ، طبقاً للقواعد العامة ، هو الذى يختار الوكيل ويحدد سلطاته ولايلتزم بأى عمل يجريه خارج حدود هذه السلطات ، فى حين أن المجهز ملزم قانوناً بتعيين ربان للسفينة تتوافر فيه شروط ومؤهلات معينة ، بل يجوز عند الضرورة تعيين ربان دون تدخل المجهز ، بالإضافة إلي أن المجهز لايملك تقييد سلطات الربان واختصاصاته الفنية ، وهو إن استطاع تقييد سلطاته التجارية ، إلا أن هذه القيود لايحتج بها تجاه الغير حسن النية ، وأخيراً فإن سلطات الربان تتجاوز بكثير سلطات الوكيل على النحو المعلوم فى القواعد العامة [٢].

أما القول بأن الربان يرتبط بالمجهز بعقد هو خليط من عقد العمل وعقد الوكالة فيتجاهل ما للربان من سلطات أخرى بوصفه ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة تتناول التحقيق والتأديب والتوثيق ، علاوة على مايتمتع به الربان من سلطة مطلقة فى تنفيذ أوامر المجهز وحقه فى إبرام التصرفات القانونية رغم

---

(١) د. فايز رضوان . السابق . رقم ٢٠٦ ص ٢٣١.

(٢) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ١٨٣ ص ١٥١.

معارضة هذا الأخير إذا كان ذلك فى صالح السفينة والرحلة البحرية وحقه فى التعامل مع الغير والمقاضاة باسمه الخاص . ولذلك يتعذر إدراج عقده ضمن أحد العقود المدنية المعروفة (١).

والرأى الراجح أن الربان يعتبر ممثلاً أو نائباً قانونياً للمجهز يستمد تمثيله للمجهز ونيابته عنه من القانون مباشرة لا من العقد المبرم بينه وبين المجهز . وقد تبني المشرع المصرى هذا الرأى صراحة فى قانون التجارة البحرية حين نص على أن : " يعتبر الربان النائب القانونى عن المجهز ويمثله أمام القضاء " (م ١/٩٩ بحري) .

غير أنه لما كانت هذه النيابة القانونية لاتنشأ إلا بالعقد الذى يبرمه المجهز مع الربان ، فإن الفقه يعتبر هذا العقد بمثابة عمل قانونى شرطى " Acte Condition" ، أى أنه شرط لتطبيق نظام تكفل القانون بتحديده من قبل ولم يدع للأفراد حرية تعديله وفق مشيئتهم . وبمعني آخر لايترتب على العقد المبرم سوى إسناد مركز قانونى موضوعى محدد ابتداءً هو مركز الربان إلي شخص معين .

---

(١) د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ١٣٦ ص ١٦٠.

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢١٦ ص ١٦٩ ، د. على البارودى . السابق . رقم ٨٢ ص ١٠٤ ، د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ١٣٦ ص ١٦١ ، د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٢٩ ص ٣١١.

الفرع الثاني

علاقة الربان بالشاحنين

يقوم الربان أحياناً ببعض الأعمال لصالح الشاحنين أثناء الرحلة البحرية مثل التزامه بأن ينقذ أثمن البضائع إذا تعرضت السفينة لخطر محدق يفرض عليه مغادرتها أو الأمر بتركها (م ٢/٩٤ بحري) . ومن ذلك أيضاً أن السفينة إذا أصبحت غير صالحه للملاحة أثناء السفر وتعذر إصلاحها ، وجب علي الربان أن يستأجر سفينة أخرى لنقل البضائع إلي المحل المعين لها (م ٢/١٠٧ بحري) .

كذلك نجد أن الربان يعمل ، فى حالة الخسارات البحرية المشتركة ، لصالح الشاحنين والمجهز على السواء ، بالتضحية ببعض البضائع لإنقاذ البضائع الأخري والسفينة ، لمثل هذه الحالات وغيرها أوجب المشرع علي الربان أن يتخذ الإجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقاً للعرف ، وفى أحوال الضرورة يتعين عليه القيام بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة (م ٢،١/١٠٨) بحري) .

كل هذه الأعمال التي يقوم بها الربان أو تقع علي عاتقه أثناء الرحلة البحرية لصالح الشاحنين تدفع إلي التساؤل عن الطبيعة القانونية لعلاقة الربان بالشاحنين .

وللإجابة على هذا التساؤل ذهب رأي فى الفقه[١] إلي أن الربان يعتبر وكيلاً خاصاً عن الشاحنين ، ويستمد هذه الوكالة ضمناً من عقد النقل ومحلها حفظ ونقل البضائع . وقد عيب على هذا الرأى أنه يحمل المتعاقدين قصداً لم تنصرف إليه إرادتهم ، كما أن الوكالة عقد يقوم علي تطابق إرادتين ولا يمكن افتراضه بحال .

---

(١) راجع فى هذا الرأى ونقده : د. محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ٢٣٥ ص ٢٥١.

ويذهب رأى آخر[١] إلي أن الربان يعتبر ممثلاً قانونياً لكل ذوى الشأن فى الرسالة البحرية ، فالربان عندما يباشر وظائفه ، فإنه يعمل باسم ولحساب كل ذوى الشأن ، وإذا كان المجهز هو صاحب المصلحة الرئيسية والجوهرية فى الرحلة البحرية ، فإنه إذا تطلب الأمر من الربان القيام بعمل مستقل لصالح الشاحنين فعليه أن يباشرة نيابة عنهم . ولذلك فإن الشاحنين يلتزمون بنتائج الأعمال التى قام بها الربان لمصلحتهم ، كما يحق للربان مطالبة الشاحنين بكل المصروفات التي أنفقها فى صالحهم ، وأن يتقاضى باسمه بوصفه ممثلاً للشاحنين .

إلا أننا نعتقد مع رأى ثالث[٢] أن الربان لايعتبر ممثلاً قانونياً للشاحنين ولا تربطه بهم أدنى علاقة قانونية أو عقدية ، والربان حين يقوم بالواجبات والالتزامات السابق ذكرها إنما ينفذ عقد النقل البحرى بصفته تابعاً للمجهز ، وإن كان تابعاً من نوع خاص . فالربان حين يقوم مثلاً بإنقاذ البضائع أو بنقلها علي سفينة أخرى إذا لم يكن ممكناً إصلاح السفينة ، فإنما يفعل ذلك دون أى التزام يقع عليه فى مواجهة الشاحنين ، ولكنه يفعل ذلك بصفته نائباً عن المجهز يقوم بتنفيذ عقد النقل لصالح هذا الأخير الذى تقع عليه وحده الالتزامات التى تتولد عن العقد فى مواجهة الشاحنين . ولعل هذا التحليل هو الذى يتفق مع المادة (١/٩٩ بحرى) التى تعتبر الربان نائباً عن المجهز " وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة " .

---

(١) د. مصطفي كمال طه . السابق . رقم ٢١٧ ص ١٦٩-١٧٠ ، د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٣٠ ص ٣١٣ ، د. جلال محمدين . السابق . ص ١٧١.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٢٣٥ ص ٢٥٢ ، د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ١٣٢ ص ١٥٢-١٥٣ ، د. فايز رضوان . السابق . رقم ٢٠٧ . ص ٢٣٣ ، د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ١٨٤ ص ١٥٣.

المطلب الرابع

مسـئولية الربان

يسأل الربان مدنياً عن خطئه قبل المجهز والغير ، كما يسأل جنائياً أو تأديبيـاً وفقاً للقانون الخاص بالنظام والأمن والتأديب فى السفن . وذلك على التفصيل الآتى :

(أولاً) المسئولية المدنية للربان :

يكون الربان مسئولاً عن أخطائه ولو كانت يسيره (م ٣/١٠٨ بحري) . وعلى ذلك فإن الربان يعتبر مسئولاً مسئولية تعاقدية فى مواجهة المجهز عن أخطائه الشخصية ولو كانت هذه الأخطاء يسيره ، وأساس هذه المسئولية هو العقد المبرم بينهما .

كما يسأل الربان مسئولية تقصيرية فى مواجهة الغير عن أخطائه الشخصية ، كما إذا هجر السفينة أثناء السفر ، أو إذا صدم سفينة أخرى بخطأ منه، وأساس هذه المسئولية الخطأ التقصيري الذى يحدث ضرراً للغير . بيد أن العمل جرى على أن يرجع الغير على المجهز نظراً لملاءته ، وإذا قضى بمسئولية المجهز فقلّما يرجع على الربان لانتفاء جدوى هذا الرجوع بسبب جسامة الأضرار وعدم ملاءة الربان [١].

على أن الربان لايسأل عن أخطاء الطاقم البحرى ، مالم يكن ذلك لسوء اختياره أو بسبب خطئه فى الإشراف عليهم إذ يعتبر فى هاتين الحالتين مسئولاً على أساس الخطأ الشخصى الصادر منه فى الاختيار أو الإشراف . وأساس عدم مسئولية الربان عن أخطاء البحارة أنه ليس متبوعا لهم حيث إنه يتولى تعيينهم باعتباره ممثلاً للمجهز [٢].

كذلك لايسأل الربان عن أخطاء المسافرين بصفة عامة ، إلا إذا ثبت

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢١٨ ص ١٧٠.

(٢) د. جلال محمدين . السابق . ص ١٧٣.

تقصيره فى الإشراف والرقابة عليهم وعدم استخدام سلطته التأديبية لحفظ النظام على السفينة حيث يعتبر فى هذه الحالة مسئولاً مسئولية تقصيرية أساسها الخطأ الشخصى منه فى الرقابة والإشراف (١).

ويكون للربان متى انعقدت مسئوليته أن يتمسك بتحديدها ، ذلك أن المادة (٨٣ بحرى) قد وضعت حداً أقصى لمسئولية مالك السفينة تجاه المضرور من جراء أفعال الربان وسائر تابعى المالك البحريين ، وحرصت المادة (١/٩١ بحرى) على النص على سريان أحكام تحديد مسئولية مالك السفينة على الربان وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفه على ألا تجاوز مسئولية المالك ومسئولية الربان عن الحادث الواحد الحدود القصوى المبينة فى المادة (٨٣ بحري) (٢).

ولما كان المجهز ، بعد وفاء التعويض للمضرور ، متى أقام هذا المضرور الدعوى تجاه المجهز استناداً إلي قواعد مسئولية المتبوع عن أفعال تابعيه ، يعود على الربان باعتباره تابعاً له بما دفعه ، فإن الربان يستطيع التمسك بالمسئولية المحدودة تجاه المجهز ، أما إذا أقيمت الدعوي على الربان شخصياً، جاز له التمسك بتحديد مسئوليته ، أيضاً ، ولو كان الحادث الذى نشأ عنه الضرر يرجع إلي خطأ شخصى صادر منه (م ٢/٩١ بحري) .

(ثانياً) المسئولية التأديبية والجنائية للربان :

يسأل الربان تأديبياً إذا ارتكب خطأ فنياً ترتب عليه وقوع حادث بحرى فيه خطر علي الأرواح أو الأموال أو كان من شأنه أن يؤدى إلي احتمال وقوع هذا الحادث (م ٦ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن) .

ويعاقب الربان تأديبياً بالحرمان من العمل بالسفن مدة لاتزيد على ستة

---

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد السابق . ١٨٦ ص ١٥٤.
(٢) راجع سابقاً ص ١٧٨ .

أشهر أو بتأخير الأقدمية وتنزيل الدرجة . ويحاكم الربان أمام مجلس تأديب يصدر بتشكيله قرار من نائب المدير العام لمصلحة الموانى والمنائر وذلك بعد إجراء تحقيق تسمع فيه أقواله ، وله حق التظلم من قرار مجلس التأديب ، وينظر التظلم مجلس تأديب عال يصدر بتشكيله قرار من مدير عام مصلحة الموانى والمنائر .

ويعاقب الربان جنائياً إذا أساء استعمال سلطته (م ٢٠) أو ترك أحد البحارة مريضاً أو جريحاً دون أن يحقق له وسائل العلاج والترحيل (م ٢١) ، أو إذا لم يبذل مايستطيعه من جهد لايترتب عليه خطر جدى لسفينته أو للأشخاص الراكبين فيها لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه فى البحر (م ٢٢) أو إذا نقض عقد تعيينه وترك السفينة فى غير أحوال الضرورة القصوى (م ٢٣) أو إذا ارتكب فعلاً بقصد إغراق السفينة أو حرقها أو تعطيل سيرها أو حاول القيام بأى من هذه الأعمال (م ١٨) .

وتتراوح العقوبات تبعاً لجسامة الجريمة التي ارتكبها الربان مابين الحبس لمدة لاتجاوز ثلاثة شهور أو الغرامة التي لاتقل عن عشرين جنيها ، أو إحدى هاتين العقوبتين ، إلي الأشغال الشاقة المؤبدة إلي الإعدام إذا ترتب على جريمته موت شخص .

المبحث الثانى
البحارة (الطاقم)
L'Equipage

تمهيد وتقسيم:

يقصد بالبحارة مجموع الأشخاص الذين يعملون على السفينة ويرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحرى . ويطلق على مجموع البحارة الذين يعملون على سفينة ما ، الطاقم ، ويأتى على رأسهم الربان الذي يعتبر عميد الطاقم ، وعلى ذلك يخضع الربان لذات الأحكام التي يخضع لها البحارة فيما يتعلق بعقد العمل البحرى الذى يربطه بالمجهز (م ١/١٠٩ بحرى) .

كما يشمل لفظ البحارة ضباط الملاحة "Les officers " الذين يتولون تسيير السفينة أو مناوراتها تحت قيادة الربان ، والمهندسين البحريين " Les Mécaniciens" الذين يتولون إدارة آلات السفينة وصيانتها ، وأطباء السفينة وضباط اللاسلكى "Les Radiotelégraphiste s " والضابط الإداري "Le Commissaire " الذى يتولى الإشراف على الإدارة الداخلية للسفينة (م ١ من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ بشأن المؤهلات وإعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن) .

كذلك يشمل لفظ البحارة عدد آخر من الأشخاص لمساعدة من سبق ذكرهم فى أداء أعمالهم أو للقيام بالخدمة العامة على السفن كالملاحين والطهاة وخدم المطاعم والغرف وغيرهم ممن يعملون فى السفينة بمقتضى عقد عمل بحرى " Les hommes d'equipage et du service general" .

ونقسم دراستنا للبحارة فى هذا المبحث إلى مطلبين علي النحو التالى :

المطلب الأول: الشروط المطلوبة فى البحارة .

المطلب الثانى : عقد العمل البحرى .

---

(١) فضل المشرع المصري في قانون التجارة البحرية استخدام لفظ " البحارة " بدلاً من لفظ " الطاقم" بالرغم من ذيوع هذا اللفظ الأخير فى الأوساط البحرية المصرية نظراً لأن عربيته محل شك.

المطلب الأول

الشروط المطلوبة فى البحارة

نظراً للظروف الخاصة التي تتم فيها الملاحة البحرية ، والمخاطر الخاصة التي تتعرض لها ، وضخامة المصالح التى تحققها ، فقد استلزم القانون توافر شروط معينة فى البحارة ، تتمثل فى ضرورة توافر عدد كافٍ من الأفراد ، وأن تتوافر فيمن يتولون السلطة على السفينة مؤهلات معينة ، وأن تتمتع نسبة معينة من أفراد الطاقم بالجنسية المصرية ، فضلاً عن ضرورة الحصول علي جواز بحرى . وتفصيل ذلك فيما يلي :

١ - شرط الكفاية الفنية :

تقضى المادة (٢/١٠٩ بحرى) بأن : " تحدِّد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية والأعراف البحرية ... عدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة والمؤهلات والشروط التي يجب توافرها فيهم " .

وقد تكفل القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢فى شأن المؤهلات وإعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن ببيان المؤهلات التى يجب توافرها فى أفراد طاقم كل سفينة على أساس حمولتها ونوع الرحلة إن كانت لأعالى البحار أو دولية قصيرة أو قريبة من الساحل (م ٥ والجدول رقم " ١ " المرافق للقانون)[١] . كما تكفل القانون ببيان الشهادات التي يجب علي هؤلاء الحصول عليها لتؤهلهم للقيام بأعمالهم (م ٣) [٢]. ويحدِّد الوزير المختص بقرار منه الشهادات الأجنبية المعادلة للشهادات المصرية المذكورة (م ٤) .

---

(١) يطبق هذا القانون على السفن التجارية التي تسيرها آلة رئيسية ولا تقل حمولتها عن ١٥٠ طن ، وسفن الصيد التي لاتقل حمولتها عن ٥٠٠ طن .

(٢) وهذه الشهادات هى : (١) شهادة ربان (٢) شهادة ضابط ملاحة أول (٣) شهادة ضابط ملاحة ثان (٤) شهادة ضابط ملاحة ثالث (٥) شهادة كبير مهندسين بحريين (٦) شهادة مهندس ثان بحري (٧) شهادة مهندس ثالث بحرى . بالإضافة الى شهادة ربان ممتاز وشهادة كبير مهندسين بحريين ممتاز.

وتقوم السلطة البحرية المختصة بمراقبة السفن المصرية التي تتواجد في الموانى المصرية للتحقق من أن أطقمها تتوافر فيها أعداد ونوعيات الشهادات البحرية المنصوص عليها فى الجدولين (أ ، ب) من القانون ، ومن أن السفن الأجنبية استوفت الشروط المنصوص عليها فى المادة العاشرة من الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين فى البحر الموقعة فى لندن بتاريخ ٧ يوليو ١٩٧٨ (م ١٠) .

ويجب على ربان كل سفينة أن يعوِّض ، فى أقرب وقت ، النقص الذى يطرأ أثناء الرحلة بالنسبة لعدد ونوعية ضباط الملاحة أو المهندسين البحريين الذى يوجب القانون تواجدهم فى كل سفينة (م ٩) .

ويترتب على استخدام أشخاص غير حاصلين على المؤهلات المطلوبة اعتبار السفينة غير صالحه للملاحة ومسئولية المجهز عن ذلك [١].

٢ - شرط الكفاية العددية :

أوجبت المادة (٨) من القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ ألا يقل الحد الأدنى لعدد ضباط الملاحة والمهندسين البحريين اللازمين للعمل على سفينة عما هو وارد بالجدولين (أ ، ب) من هذا القانون ، وهو عدد يختلف تبعاً لحمولة السفينة ، وتبعاً لما إذا كانت السفينة من سفن الركاب أو من سفن البضائع ، وتبعاً لما إذا كانت السفينة تقوم بملاحة فى أعالى البحار أو تقوم برحلات دولية قصيرة أو برحلات قريبة من الساحل ، وتبعاً لقوة آلات السفينة .

ويلاحظ أن عدد الضباط والمهندسين الذين يشترط هذا القانون وجودهم يمثل الحد الأدنى . ومعنى ذلك أنه كلما تطلبت ظروف الرحلة أو طبيعة بناء السفينة أو طبيعة آلاتها أو الطاقة المسيرة لها عددا أكبر من ذلك الحد الأدنى ، تعيَّن علي المجهز توفير العدد الزائد علي الحد الأدنى ، وإلا كان لكل ذى مصلحة الطعن على صلاحية السفينة للملاحة [٢].

---

(١) د. رفعت فخرى السابق . رقم ١٣٣ ، ص٣١٩.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٢٥٢ ص ٢٦٧.

ويترتب على مخالفة الأحكام السابقة توقيع جزاءات جنائية ، فضلاً عن أن الجهة الإدارية المختصة يمكنها أن تمنع كل سفينة لا تستوفى العدد الكافى من البحارة ، وفقاً لأحكام القانون من السفر (م ١١ ، ١٢) .

٣ - شرط الجنسية :

رأينا عند الحديث عن جنسية السفينة (١) أن المادة العاشرة من القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن تقضى بشطب تسجيل السفينة فى حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين والتي يصدر قرار وزارى بتعيينها .

ورأينا أنه قد صدر قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ بتعيين هذه الاشتراطات . وهو يوجب ألا تقل نسبة عدد المصريين من ربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين ومن فى حكمهم كضباط اللاسلكى والأطباء ، والكتبة والمخزنجية ، وكذا من البحارة ومن فى حكمهم كالوقادين والسفرجية والطباخين الذين يعملون بالسفن التجارية المصرية عن ٩٥ ٪ من مجموع عددهم فى السفينة وألا يقل مجموع مرتباتهم عن ٩٠ ٪ من مجموع مرتبات هذه الطوائف .

هذا وتقضى المادة (١١٢ بحرى) بأنه لايجوز لأجنبى أن يعمل فى سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو بالإرشاد فى الموانى المصرية إلا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة (مصلحة الموانى والمنائر) ، وأنه لايجوز فى السفن المصرية أن يزيد عدد البحارة الأجانب والأجور المخصصة لهم على النسب التي يصدر بتحديدها قرار من الوزير المختص .

٤ - شرط الحصول على جواز بحري :

تنص المادة (١١٠ بحرى) على أنه " لايجوز لمن يتمتعون بالجنسية

---

(١) راجع سابقاً ص ٥٥ .

المصرية أن يقوموا بأى عمل فى السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحرى من الإدارة البحرية المختصة . وتسرى على الجواز المذكور الأحكام المنصوص عليها فى القوانين والقرارات الخاصة بذلك " .

وقد صدر فى شأن الجواز البحري القانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٦١ ، المعدَّل بالقانون رقم ٨١ لسنة ١٩٦٨، الذى يقضى فى مادته الأولى بأنه لايجوز لأى شخص يتمتع بالجنسية المصرية أن يزاول أية مهنة فى السفن التي تتعدى فى سيرها المياه الإقليمية المصرية إلا بعد الحصول على (جواز بحري) من إدارة التفتيش البحري بمصلحة الموانى والمنائر ، ويستثنى من ذلك من يعملون فى السفن الحربية أو فى السفن الحكومية غير المخصصة لأغراض تجارية .

ويتطلب القانون لمنح الجواز البحرى أو لتجديده شروطاً صحية يجب توافرها فى طالب الجواز ، كما يتطلب القانون ألا يكون قد سبق الحكم على طالب الجواز فى جناية أو جنحة مخلة بالشرف أو فى إحدي جرائم المخدرات مالم يكن قد رد إليه اعتباره ، وتأكدت الإدارة من حسن سيره وسلوكه (م ٢) .

وتدون فى الجواز البحرى البيانات المثبتة لشخصية حامله ، والبيانات الخاصة برقم واسم السفينة وحمولتها الكلية وتاريخ ومكان الالتحاق بها وحدود الرحلة ونوع الوظيفة والتقارير عن الكفاءة والسلوك وتوقيع الربان والموظف المختص بمكتب التفتيش البحرى بالميناء (م ٤ ، ٥) .

وتلغى إدارة التفتيش البحري الجواز البحري إذا فقد حامله أي شرط من الشروط المنصوص عليها فى قانون الجواز البحرى (م٦) .

وجدير بالذكر أن قانون التجارة البحرية قد حظر فى المادة (١١١) على أى شخص أن يقوم بعمل علي سفينة مصرية إلا بعد الحصول علي ترخيص من الجهة الإدارية المختصة وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك .

المطلب الثانى

عقد العمل البحرى

Le Contrat d'engagement maritime

تمهيد وتقسيم :

عقد العمل البحري هو العقد الذى يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل فى سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان (م ١١٣ بحري) .

ويخضع عقد العمل البحري لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد التي تسرى على عقد العمل البرى نظراً لطبيعة الملاحة البحرية والظروف الخاصة التى تكتنفها . وقد تناول قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ عقد العمل البحرى بالتنظيم في الفصل الثالث من الباب الثاني منه فى المواد من ١١٣ إلي ١٣٦.

ولما كانت هناك أحكام مشتركة بين عمال البر وعمال البحر لا داعى لإعادة النص عليها فى قانون التجارة البحرية فقد نصت المادة (١/١١٤بحرى) على أن تسرى على عقد العمل البحرى الأحكام الواردة فى القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية فيما لم يرد فى شأنه نص خاص فى هذا القانون .

ويلاحظ من نص المادة (١١٣ بحرى) المشار اليها أن العبرة فى تطبيق أحكام عقد العمل البحرى ، الواردة بالقانون هى بمكان العمل وكونه على ظهر سفينة ، وليست بنوع أو طبيعة العمل الذى يقوم به الشخص على ظهرالسفينة . ومن ثم فإن أحكام عقد العمل البحرى تسرى علي الربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين ، كما تسرى على أطباء السفينة وأفراد الخدمة العامة كالطهاة وخدم المطاعم والغرف وغيرهم [١].

---

(١) د. رفعت فخري . السابق . رقم ١٣٥ . ص ٣٢٢.

وعلى ذلك فإن أحكام عقد العمل البحرى لا تسرى على الأشخاص الذين يعملون في الموانى ، مثل عمال الشحن والتفريغ ، وعمال بناء وصيانة السفن لأن هؤلاء لايعملون تحت إشراف ربان ولايقومون بأعمال تدخل فى إدارة أو ملاحة السفينة (١).

كما يلاحظ من هذا النص أن عقد العمل البحرى هو العقد الذى يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل فى سفينة ، ولما كانت السفينة هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلي الربح (م ١ بحرى) ، فإن الأحكام الخاصة بعقد العمل البحرى تسرى على البحارة العاملين على السفن المصرية أياً كانت ، تجارية أم غير تجارية ، بيد أن أحكام عقد العمل البحري لاتنطبق على الذين يعملون على متن السفن العامة (٢).

وعلى ذلك فإن تطبيق أحكام عقد العمل البحري يقتصر على سفن الملاحة البحرية ، ومن ثم لاتنطبق على مراكب الملاحة الداخلية أو النهرية ، كما لاتسرى أحكام عقد العمل البحري على العاملين علي السفن الأجنبية ولو كانوا من المصريين (٣).

هذاولا تسرى أحكام عقد العمل البحرى الواردة بقانون التجارة البحرية ، كذلك ، على الأشخاص الذين يعملون فى سفن بحرية تقل حمولتها الكلية عن عشرين طناً (م ٢/١١٤ بحرى) ذلك أن من يعمل على متن هذه السفن الصغيرة ، كما تقول المذكرة الإيضاحية ، عادة مايكون مالكاً لها أو شريكاً فى ملكيتها ، ويندر استخدام عمال بحريين فيها ، وإذا تم استخدام أشخاص للعمل عليها ، فإنهم عادة مايكونون من الصبية لا البحارة (٤).

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ٢٥٦. ص ٢٧١.

(٢) د. حسين الماحى . السابق . رقم ١٩٥ ص ١٤٥.

(٣) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ١٩٦ . ص ١٦٠

(٤) ينتقد البعض هذا الحكم على أساس أن إقصاء الأشخاص الذين يعملون فى سفن تقل حمولتها عن قدر معين أمر يجافى العدالة نظراً لتماثل ظروف عمل هؤلاء الأشخاص مع ظروف ===

وتقضى المادة (١٣٦ بحرى) بأن : " يعاقب بغرامة لاتقل عن خمسمائة جنيه ولاتزيد على ألفى جنيه رب العمل الذى يخالف أحكام هذا الفصل مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى ، وتتعدد العقوبة بتعدد من وقعت فى شأنهم الجريمة " . ومفاد هذا النص أن الأحكام المنظمة لعقد العمل البحرى تتعلق بالنظام العام ، وبالتالى يقع باطلاً كل اتفاق على مخالفتها [١].

وفى دراستنا لعقد العمل البحرى نعرض لإبرامه وإثباته ، ثم لآثاره ، وأخيراً لانقضائه كل فى فرع مستقل .

الفرع الأول

إبرام عقد العمل البحرى وإثباته

يتم إبرام عقد العمل البحرى بمجرد توافق إرادة كل من المجهز ، أو من يمثله والبحار فهو من العقود الرضائية التي لايشترط لإبرامها شكل معين . بل تتم بتوافر الأركان العامة للعقد من رضاء ومحل وسبب وأهلية ، مع مراعاة ماتحدده القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر والأعراف البحرية من المؤهلات والشروط التي يجب توافرها فى البحارة (م ١٠٩/٢ بحري).

ومن هذه الشروط الواجب توافرها فى البحارة ماسبق أن ذكرناه بشأن حصول البحار على جواز بحري (م ١/١١٠ بحرى) ، ومنع أى شخص من العمل على سفينة مصرية إلا بعد الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك (م ١١١بحري) [٢]. وعدم

== زملائهم الذين يعملون فى سفن تزيد حمولتها عن القدر المعين . راجع : د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٢٥ ص ١٧٧.

(١) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٣٦ ص ٣٢٣.

(٢) راجع سابقاً ص ٢١٤ .

جواز عمل الأجنبى فى سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو بالإرشاد فى الموانى المصرية إلا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة (م ١/١١٢ بحرى) فضلاً عن عدم جواز زيادة عدد البحارة الأجانب والأجور المخصصة لهم علي النسب التي يصدر بتحديدها قرار من الوزير المختص (م ٢/١١٢ بحري) (١).

وإذا كان عقد العمل البحرى عقداً رضائياً لاتشترط الكتابة لإبرامه ، فإن الكتابة لازمة لإثباته ، وفى ذلك تنص المادة (١١٥ بحرى) على أنه : " لايثبت عقد العمل البحرى إلا بالكتابة ، ومع ذلك يجوز للبحار وحده إثباته بجميع طرق الإثبات ".

وعلي ذلك فإن الكتابة لازمة لإثبات عقد العمل البحري إذا أراد المجهز إثبات العقد تجاه البحار، وهى ، فوق ذلك ، التزام على المجهز يترتب على مخالفته جزاء جنائى (م ١٣٦ بحرى) . وذلك لأن عقد العمل البحرى يعد مدنياً من جانب البحار ، ومن ثم وجب على المجهز إثباته تجاهه وفقاً لقواعد الإثبات المدنية . أما إذا أراد البحار إثبات العقد تجاه المجهز فإنه يجوز له إثباته بكافة طرق الإثبات ، وذلك لأن العقد يعتبر تجارياً من جانب المجهز ، فضلاً عما ينطوى عليه هذا الحكم من حماية للبحار خاصة وأن عدم الكتابة يكون مرجعه غالباً تقصير المجهز لا البحار (٢).

ويحرر عقد العمل البحري من ثلاث نسخ تسلم إحداها لرب العمل وتودع الثانية بالإدارة البحرية المختصة ، وتسلم الثالثة إلي البحار إلا إذا كان العقد مشتركاً فيحتفظ رب العمل بهذه النسخة الأخيرة ، وللبحار أن يحصل على مستخرج بما يخصه فيها من بيانات (م ١/١١٦ بحرى) .

ويجب أن يبيِّن فى العقد تاريخ ومكان إبرامه ، ومدته ، واسم البحار وسنه

---

(١) راجع سابقاً ص: ٢١٦

(٢) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ١٩٩ ص ١٦١.

وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذى يلتزم بأدائة وأجره وكيفية تحديده ورقم وتاريخ ومكان إصدار الجواز البحرى والترخيص البحرى ، وإذا كان العقد بالرحلة وجب أن يبيِّن فيه تاريخ السفر والميناء الذى تبدأ منه الرحلة والميناء الذى تنتهى فيه (م ٢/١١٦ بحري) .

ويلاحظ أنه لايترتب على نقص أحد البيانات السابقة بطلان العقد ، وكل ماهنالك أن العقد لايمكن أن يؤدى وظيفته فى الإثبات إلا فى حدود ما اشتمل عليه من بيانات [١].

وأخيراً فإنه ينبغى على رب العمل أن يسلم البحار إيصالا بما يكون قد أودعه لديه من أوراق (م ٣/١١٦ بحري) .

الفرع الثانى

آثار عقد العمل البحرى

يرتب عقد العمل البحرى إلتزامات على عاتق كل من البحار والمجهز ، فيلتزم البحار بأداء العمل وبالطاعة وحسن السلوك ، ويلتزم المجهز بدفع الأجر ، والتكفل بغذاء وإيواء البحار ، وعلاجه عند مرضه ، والتأمين عليه ، وترحيله عند انتهاء العقد . وفيما يلى تفصيل هذه الالتزامات المتبادلة :

(اولا) التزامات البحار :

١ - الالتزام بأداء العمل :

يلتزم البحار بأداء العمل المتفق عليه (م ١/١١٧ بحرى) تحت إشراف الربان وإدارته ، وأن يبذل فى قيامه بعمله عناية الشخص المعتاد ، وعلى

---

(١) د. جلال محمدين . السابق . ص ١٠٨ .

المجهز أو الربان أن يحدِّد لكل بحار العمل الذى يلتزم به فى العقد المبرم معه وفى دفتر أسماء البحارة .

وإذا كان الأصل أن البحار لايلتزم إلا بأداء العمل الذى يكلَّف به ، إلا أنه يجوز أن يعهد إلي البحار بأداء عمل غير المتفق عليه فى العقد وذلك فى حالة الضرورة كما لو حدث خطر يهدد السفينة والأشخاص الموجودين عليها والبضائع المشحونة فيها . بيد أنه فى هذه الحالة يجب أن يمنح البحار مكافأة عن العمل الإضافى على أن لاتقل عن الأجر المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل (م ١١٧ / ٢ بحرى) .

ومتى امتنع البحار عن القيام بعمله أو قصَّر فى أدائه جاز فصله من الخدمة ، وكذلك مطالبته بالتعويض عما يكون قد لحق المجهز من ضرر من جراء ذلك . وغنى عن البيان أن فصل البحار من الخدمة لايكون مشروعاً إلا إذا أخل بالتزامه إخلالاً من شأنه أن يفوِّت علي المجهز الغاية من عقد العمل البحرى. ومعنى ذلك أنه يتعين علي المجهز مراعاة التناسب بين الإخلال والجزاء[(١)].

كذلك تقرِّر المادة (١٣) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن جزاءً جنائياً يوقَّع علي البحار بسبب إهماله فى عمله مما يترتب عليه تعطيل الرحلة البحرية أو تعرض السفينة للخطر [(٢)]، كما يوقَّع

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٢٦٥ ص ٢٧٧.

(٢)يقرر هذا النص عقوبة الحبس مدة لاتزيد على ثلاثة أشهر وغرامة لاتجاوز عشرين جنيهاً أو إحدى هاتين العقوبتين إذا ارتكب البحار أحد الأفعال الآتية :

١ - ترك بلا عذر مقبول المكان المخصص له قبل أن يحل خلفه محله.

٢ - تغيب عن السفينة حين كان مكلفاً بعمل عند الدفة أو فى أرصاد أو مركز مناورة أو حراسة .

٣ - ثبت عدم وجوده فى السفينة دون عذر مقبول فى الوقت المحدد لاتخاذ إجراءات الإبحار من أى ميناء غير ميناء التسجيل .

٤ - رفض الإذعان لأمر صدر إليه فيما يتعلق بسير العمل في السفينة أو المحافظة علي النظام فيها .

٥ - ارتكب أعمالاً متكررة تنطوى علي العصيان .

عليه جزاء إدارى إذا نسب إليه إرتكاب خطأ فنى يترتب عليه وقوع حادث بحرى فيه خطر على الأرواح أو الأموال أو كان من شأنه أن يؤدى الى احتمال وقوع مثل هذا الحادث (م ٦) .

ولا يجوز للبحار استغلال وجوده على السفينة للقيام بعمل آخر غير العمل المنوط به أو لجني فائدة أخرى من وراء ذلك ، بل يجب عليه تكريس وقته للقيام بالعمل المكلف به ، ولايجوز له ، بصفة خاصة أن يشحن بضاعة فى السفينة لحسابه الخاص إلا بعد الحصول على إذن من رب العمل ، ويترتب على مخالفة هذ الحظر إلزام المخالف بأن يدفع لرب العمل أجرة نقل البضائع التي شحنت مضافاً إليها مبلغ يعادلها على سبيل التعويض . كما يجوز للربان أن يأمر بإلقاء هذه البضاعة فى البحر إذا كانت تهدد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو الشحنة أو إذا كان من شأن وجودها علي السفينة استحقاق غرامات أو نفقات أو تكاليف معينة (م ١١٨ بحرى) [١].

٢ -الالتزام بالطاعة وحسن السلوك :

يلتزم البحار بإطاعة أوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينةوألا يغادرها إلا بإذن وأن يكون حسن السلوك (م ١/١١٧ بحرى) . وإلا تعرَّض للعقوبة المنصوص عليها فى المادة (١٣) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن متى ارتكب أعمالاً متكررة تنطوى على العصيان . وتشدَّد العقوبة إذا ارتكب المخالفة أكثر من ثلاثة بحارة وبعد اتفاق سابق بينهم (م ١٤) .

---

(١) كانت المادة (٦٦) من التقنين البحري الملغى تجعل جزاء مخالفة هذا الحظر مصادرة البضائع لحساب رب العمل ، وبذلك يكون قانون التجارة البحرية قد خالف هذ الحكم الشاذ واكتفى بإلزام البحار بدفع مثلى أجرة النقل عن البضائع التي قام بشحنها فى السفينة دون الحصول على إذن من رب العمل ، وذلك كجزاء له على فعلته .

وفضلاً عن العقوبات التي توقّع على البحار بموجب المادة (١٣) المشار إليها يمكن ، أيضاً ، إنزال بعض الجزاءات التأديبية عليه ، ذلك أن المادة الثانية من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ تعطى الربان الحق في إنزال جزاءات تأديبية علي البحار ، متي وجدت السفينة فى عرض البحر إذا ارتكب البحار مخالفات معينة تتنافى مع التزامه بالطاعة واحترام الرؤساء أو تخل بحسن السلوك الذي ينبغي أن يتحلى به البحار علي ظهر السفينة ، وذلك كتهريب المسكرات على متن السفينة لاستخدامها ، أو التشاجر مع الزملاء أو مع الركاب ، وكذلك إتيان كل عمل من شأنه الإخلال بالنظام أو بخدمة السفينة.

هذا ويعتبر التزام البحار بالطاعة وحسن السلوك التزاماً قانونياً هاماً وليس مجرد التزام تعاقدى كما هو الحال بصدد الالتزام بالطاعة وحسن السلوك فى العمل البرى ، وذلك لأن الأمر يتصل بحفظ الأمن والنظام على السفينة [١].

وجدير بالذكر أنه يجوز للبحار أن يرفض تنفيذ أوامر الربان أو المجهز إذا كانت تتنافى مع أحكام عقد عمله ، ولاتكون هناك ضرورة ملحة لذلك ، أو تخالف النظام العام أو الآداب أو تعرّض البحار للخطر [٢]. مع ملاحظة ماسبق قوله بصدد التزام البحار فى حالة الخطر بالعمل على إنقاذ السفينة والأشخاص الموجودين عليها والشحنة حيث تحتوى عملية الإنقاذ على خطر بالنسبة للبحار.

(ثانيا) *التزامات المجهز* :

١ - الالتزام بدفع الأجر:

دفع الأجر هو الالتزام الأساسى الذى يقع على عاتق المجهز وفقاً لعقد العمل البحرى . والأصل أن يتم تحديد الأجر وفقاً لإرادة الطرفين ، فإذا لم يوجد اتفاق على أجر معين كان الفصل فى ذلك للعرف البحري فى المكان الذى انعقد

---

(١) د. على البارودى . السابق . رقم ٩٠ ص ١٠٩.
(٢) د. فايز رضوان . السابق . رقم ٢٣٥ ص ٢٥٢.

فيه العقد وعلى أى الأحوال فإن تعيين الحد الأدنى لأجور ومرتبات البحارة بالسفن المصرية ، وتعيين بدلاتهم وعلاواتهم ومكافآتهم وكيفية أدائها ، وترقياتهم وأجازاتهم يتم بقرار من الوزير المختص (م ٢/١١٩ بحرى) [١].

وأجر البحار قد يكون محدداً بحسب اليوم أو الشهر أو بالرحلة ، ويلتزم رب العمل بأدائه ، كقاعدة عامة ، فى الزمان والمكان المعينين فى العقد أو اللذين يقضى بهما العرف البحرى (م ١١٩ /١ بحرى) .

ولايجوز ، كقاعدة عامة ، تخفيض المرتب ، أو الأجر الأساسى للبحار بسبب نقله من سفينة إلي أخرى تابعة لنفس المالك ولا بسبب نقله من وظيفة إلي أخرى على نفس السفينة التي يعمل عليها ، إلا إذا كان ذلك على سبيل العقوبة التى يستأهلها ، أو فى حالات التعيين المؤقت أو تحت الاختبار[٢].

هذا ويضاف إلي الحد الأدنى للأجر بدل اغتراب تقضى به المادة (١٢٠ بحرى) حيث تنص على أن : " تضاف أثناء السفر إلي أجر البحارة المبين فى العقد نسبة يعيّن حدها الأدنى قرار من الوزير المختص " . كما يكون للبحار ، خلافاً لأجره ، مكافأة عند إنقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة (م ٢/١١٧ بحرى) .

ويجوز للبحار إذا تقرر سفره الحصول علي سلفة لاتجاوز ربع أجره الأصلى ويذكر بيانها فى دفتر البحارة أو دفتر الحوادث الرسمى حسب الأحوال ويوقعه البحار (م ١/١٢٣ بحرى) ، ويجوز للبحار تفويض زوجته أو أولاده أو أصوله

---

(١) لم يصدر هذا القرار الوزارى بعد ، ومن ثم يطبق حتى صدوره القرار الوزارى رقم ٣٧ لسنة ١٩٧٨ المعدّل بالقرار رقم ١٥٥ لسنة ١٩٧٩ ، والقرار الوزارى رقم ١١٨ لسنة ١٩٨٤ المعدّل بالقرارين رقمى ١٠٦ لسنة ١٩٨٥ و ١٢٩ لسنة ١٩٨٦.

(٢)د. جلال محمدين . السابق . ص ١٨٤ ، وراجع في نقد تخفيض أجر البحار فى حالة عقد العمل تحت الاختبار . د. حسين الماحى . السابق . رقم ٢٠٨ ص ١٥٣ والمراجع المشار اليها فى الهامش .

أو فروعه وكذلك الأشخاص الذين يقيمون معه ويتولى الإنفاق عليهم فى قبض هذه السلفة (م ٢/١٢٣ بحري) ولايجوز استرداد هذه السلفة فى حالة إلغاء العقد أيا كان سبب هذا الإلغاء ولو وجد اتفاق على هذا الاسترداد (٣/١٢٣ بحرى) وذلك لأن الغالب أن تكون السلفة قد صرفت فى الشئون الضرورية لأسرة البحار أثناء غياب عائلها .

وتثار بشأن أجر البحار مسائل تتعلق بأثر تغيير ظروف الرحلة أو ظروف البحار على الأجر ، وضمانات وصول الأجر إلي البحار ، فضلاً عن تقادم دين الأجر . ونعرض لهذه المسائل فيما يلى :

أ - أثر تغيير الظروف على الأجر :

بالرغم من تحديد أجر البحار فى عقد العمل البحرى إلا أنه قد تحدث بعض الظروف التي تؤثر فى تحديد هذا الأجر كإلغاء الرحلة أو إطالتها أو تقصيرها ، أو هلاك السفينة أو مرض البحار أو إصابته أو وفاته .

(١) إلغاء الرحلة :

تنص المادة (١٣٣ بحرى) على أنه : " إذا حالت قوة قاهرة دون البدء فى السفر أو دون مواصلته استحق البحار المعيَّن بالرحلة أجره عن الأيام التي قضاها فعلاً فى خدمة السفينة ولا يجوز له المطالبة بأى مكافأة أو تعويض ".

ويستفاد من هذا النص أنه إذا كان أجر البحار معيناً بالرحلة ثم حالت قوة قاهرة دون القيام بالرحلة أو دون الاستمرار فى مواصلتها ، فإن البحار لايستحق من الأجر المتفق عليه لتلك الرحلة إلا الجزء الذى يقابل الأيام التي قضاها فعلاً فى خدمة السفينة ، دون أن يكون له أن يطالب بمكافأة نهاية العقد أو بتعويض عن انقضاء العقد قبل إتمام الرحلة المتفق عليها .

كما يستفاد من هذا النص بمفهوم المخالفة ، أن البحار المعين بالرحلة

يكون له طلب التعويض عن إنهاء عقده قبل بداية الرحلة أو قبل إتمامها إذا كان إلغاء الرحلة أو قطعها راجعاً إلي سبب آخر غير القوة القاهرة كقرار المجهز أو خطئه أو خطأ أحد تابعيه .

(٢) تقصير الرحلة وإطالتها :

تنص المادة (١٢١ بحري) علي أنه : " إذا كان الأجر معيناً بالرحلة فلا يجوز تخفيضه فى حالة تقصير السفر بفعل المجهز أو الربان ، أما إذ نشأ عن الفعل المذكور إطالة السفر أو تأجيله فيزاد الأجر بنسبة امتداد المدة . ولايسرى هذا الحكم الأخير على الربان إذا كان تأجيل السفر أو إطالته ناشئاً عن خطئه " .

ويستفاد من هذا النص أنه إذا كان أجر البحار معيناً بالرحلة ثم تم تقصيرها بفعل المجهز أو الربان ، كأن يتقرر تفريغ الشحنة فى ميناء أقرب من الميناء المحدَّد سلفاً ، فإن هذا التقصير لا أثر له على أجر البحار الذى يظل كما هو دون تخفيض .

كما يستفاد من هذا النص ، بمفهوم المخالفة ، أن تقصير الرحلة إذا حدث نتيجة سبب آخر غير فعل المجهز أو الربان ، كقوة قاهرة ، فإن البحار لايستحق إلا الأجر المقابل للجزء الذى تم تنفيذه من الرحلة ، ولايجوز له ، حينئذ ، المطالبة بمكافأة أو تعويض (١).

أما بالنسبة إلي إطالة الرحلة نتيجة مرور السفينة على موانى لم تكن داخلة ضمن خط سيرها المحدَّدعند بداية الرحلة مثلاً ، وكذلك بالنسبة إلي تأجيل الرحلة ، فإنه إذا كانت هذه الإطالة أو التأجيل بأمر من المجهز أو الربان ، فإنه يزاد أجر البحار المعيَّن بالرحلة بنسبة امتداد المدة ، ولايسرى ذلك على البحار

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٢٧٢ . ص ٢٨٢ ، وعكس ذلك . د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٢٠٣ ص ١٦٦ حيث يرى - سيادته - أن تقصير الرحلة لا أثر له على أجر البحار سواء أكان هذا التقصير اختيارياً أو ناتجاً عن قوة قاهرة .

المعيّن لمدة حيث يبقى أجره كما هومتفق عليه بلا زيادة ، كما لايسرى ذلك على الربان المعين بالرحلة إذا كان خطأ الربان هو السبب فى إطالة السفر أوتأجيله .

أما إذا كانت إطالة الرحلة أو تأجيلها بسبب القوة القاهرة ، كمحاولة الفرار من الأعداء أو توقف السفينة فى ميناء لإصلاحها ، فإن البحار لايستحق أكثر من الأجر المتفق عليه إذ لا يصح أن يتحمل المجهز أثر القوة القاهرة ، ومن باب أولى، لايجوز للبحار المعين لمدة المطالبة بزيادة أجره فى هذه الحالة (١).

(٣) هلاك السفينة :

تنص المادة (١٣٤ بحرى) على أنه : " (١) إذا غرقت السفينة أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحه للملاحة جاز للمحكمة أن تأمر بإعفاء رب العمل من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها إذا ثبت أن ما لحق السفينة من ضرر نشأ عن فعلهم أو تقصيرهم فى إنقاذ السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة .

(٢) ويجوز لرب العمل في الحالة المذكورة فى الفقرة السابقة إنهاء عقد العمل البحرى دون إخطار سابق ".

وعلى هذا فإن هذا النص يفرّق بين ما إذا كان هلاك السفينة قد وقع نتيجة فعل البحارة أو خطئهم ، أو بسبب آخر :

فإذا كان هلاك السفينة قد وقع بسبب فعل البحارة أو تقصيرهم فإنه يجوز للمجهز إنهاء عقد العمل البحرى دون إخطار سابق ، كما يجوز للمحكمة أن تأمر بإعفاء المجهز من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها . وهذا الأمر بالإعفاء

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٢٧٢ ص ٢٨٣ ، د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . نفس الموضع .

جوازى للقاضى .

إما إذا كان هلاك السفينة قد وقع بسبب آخر غير فعل البحارة أو تقصيرهم كفعل المجهز أو الربان أو القوة القاهرة ، استحق البحارة أجورهم ، كما يؤخذ من النص بمفهوم المخالفة ، كما لا يجوز للمجهز إنهاء عقود عمل البحارة دون إخطار سابق [١].

(٤) مرض البحار أو إصابته :

يستحق البحار الذى يصاب بجرح أو بمرض وهو فى خدمة السفينة أجره كاملاً أثناء الرحلة (م ١/١٢٧ بحرى) . أما بعد انتهاء الرحلة ، فتسرى فيما يتعلق باستحقاق الأجر أو المعونة التي تصرف بدلاً من الأجر الأحكام الواردة بقوانين العمل (م ٢/١٢٧ بحري) . ويقوم التزام المجهز بدفع أجر ، البحار خلال فترة العلاج على فكرة تحمل التبعة ، ذلك أن المجهز ينبغى أن يتحمل مخاطر الاستغلال البحرى .

على أن استحقاق البحار لأجره كاملاً فى هذه الحالات متوقف على سلوكه، فإذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن سوء سلوكه كعصيانه للأوامر أو انغماسه فى السكر أو غير ذلك من أحوال سوء السلوك ، فإنه لايستحق أى أجر أو معونة (م ٣/١٢٧ بحرى) .

---

(١) كانت المادة (٧٢) من التقنين البحرى الملغى تقرر عدم استحقاق البحارة أجورهم إذا كان هلاك السفينة بقوة قاهرة ، وكان أساس هذا الحكم هو اعتبار البحارة شركاء فى تحمل مخاطر الرحلة البحرية تضيع عليهم أجورهم كما تضيع على المجهز أجرة النقل . وكان هذا الحكم مجحفاً بالبحار لأنه طرف ضعيف يعتمد فى حياته على أجره ، خلافاً للمجهز الذى لايفقد كل شيئ بهلاك السفينة باعتبار أن السفينة وأجور البحارة مؤمّن عليها غالباً ، ومن ثم فإن التأمين يرد إليه ثروته البحرية ويعوّضه عن السفينة وأجرة النقل . ولذا فإن قانون التجارة البحرية حين عدل عن هذا الحكم فإنه يكون قد غلّب الاعتبارات الاجتماعية.راجع:د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٢٠٣ ص ١٦٦.

كما أن استحقاق البحار لأجره كاملاً فى حالة مرضه أو إصابته متوقف على حدوث هذا المرض أو الإصابة بسبب خدمة السفينة . ومقتضى ذلك أن المجهز لايلتزم بدفع أجر البحار إذا ثبت أن هذا الأخير قد أصيب أثناء وجوده علي البر لقضاء حاجة شخصية له ، إذ لابد من قيام رابطة السببية بين الإصابة التى تلحق البحار وبين وجوده فى خدمة السفينة . وينبغى التوسع فى تفسير اصطلاح " خدمة السفينة " ليشمل فضلاً عن الوقت الذى يكون فيه البحار علي ظهر السفينة ، الوقت الذى يصعد فيه إلي السفينة أو يغادرها ، وكذلك الوقت الذى يقضيه علي البر لأداء عمل متعلق بالسفينة [١].

هذا ويستحق البحار أجره عن فترة مرضه ولو كان المرض سابقاً علي الإبحار ، مادامت أعراض المرض قد ظهرت عليه بعد هذا الإبحار ، ويستمر الالتزام بدفع الأجر قائماً علي عاتق المجهز طوال فترة العلاج حتي الشفاء أو تأكد العاهة أو وفاة البحار.

(٥) وفاة البحار:

إذا توفى البحار أثناء الرحلة البحرية ، كان من حق ورثته الحصول على أجره حتى يوم وفاته إذا كان معيناً لمدة . أما إذا كان البحار معيناً بالرحلة فى الذهاب وحده التزم المجهز بأداء أجرة كاملاً إذا توفى بعد بدء السفر (م ١/١٢٢ بحرى) وإذا كان البحار معيناً لكل من رحلتى الذهاب والعودة ، وحدثت الوفاة أثناء رحلة الذهاب أو فى ميناء الوصول ، التزم المجهز بأداء نصف أجره فقط ، أما إذا حدثت الوفاة أثناء رحلة العودة فإن البحار أو ورثته يستحقون الأجر كاملاً عن رحلتى الذهاب والعودة (م ٢/١٢٢ بحرى) .

وإذا توفى البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو شحنتها أو عن المسافرين عليها استحق ورثته مبلغاً يعادل أجر ثلاثة أشهر إذا كان معيناً لمدة أو يعادل

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٢٧٥ . ص ٢٨٥.

أجر الرحلة إذا كان معيناً بالرحلة ، وذلك فضلاً عن التعويضات التي يقررها قانون التجارة البحرية وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية (م ١٣١بحرى) .

وعلى رب العمل أن يودع خزانة الإدارة البحرية المختصة الأجر النقدى وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفى خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الوفاة (م ١٢٨/٢ بحري) . وإذا توفى البحار وهو فى خدمة السفينة وجب علي رب العمل أداء نفقات دفنه فى بلده أياً كان سبب الوفاة (م ١/١٢٨ بحري) .

ب - ضمانات الحصول على الأجر :

لما كان الأجر هو المورد الأساسى الذى يعتمد عليه البحار فى معيشته هو وأسرته فإن المشرع قد أحاطه بضمانات تكفل للبحار حصوله عليه . وهذه الضمانات تتمثل فى تقرير امتياز بحرى لدين الأجر ، وعدم جواز الحجز عليه إلا فى حدود معينة .

(١) الامتياز البحرى لدين الأجر :

اعتبر المشرع البحرى أجور الربان والبحارة ديوناً ممتازة من المرتبة الثالثة بعد ديون المصروفات القضائية التي أنفقت لبيع السفينة ، والديون العامة المستحقة للدولة ، أو لأحد الأشخاص العامة (م ٢٩ بحرى) . وذلك رعاية للبحارة وضماناً لحماية مصادر رزقهم [(١)].

وتعتبر هذه الديون فى مرتبة واحدة إذا تعددت بحيث تشترك فى التوزيع بنسبة كل دين منها ، وقد رأينا أن الامتياز لا يشمل فقط أجور الرحلة الأخيرة ، وإنما جميع الأجور الناشئة عن عقد عمل واحد ، ولو تعلق الأمر بأكثر من رحلة، فتستوى هذه الديون إذن فى المرتبة مع ديون آخر رحلة (م ٢/٣٥ بحرى) .

---
(١) راجع سابقاً ص ١١٥ .

ويترتب حق الامتياز علي السفينة وملحقاتها سواء أكان المجهز مالكاً للسفينة أم غير مالك ، وعلى مجموع أجرة النقل المستحقة عن الرحلات التى تتم خلال عقد عمل بحري واحد (م ٣١ بحرى) . ويضمن الامتياز الأجر وملحقاته كمصروفات العلاج والترحيل والتعويضات المستحقة للبحار وغيرها من الديون الناشئة عن العقد . وينقضى الامتياز بمضى سنة على استحقاق الأجر أو ملحقاته (م ٣٨ بحرى) ولايجوز للبحار التنازل عن الامتياز فى عقد العمل الذى يبرمه مع المجهز لتعلقه بالنظام العام .

(٢) منع الحجز على الأجر :

تنص المادة (١٢٤ بحرى) على أنه : " لايجوز الحجز على أجر البحار أو النزول عنه إلا فى الحدود المبينة فى قوانين العمل " . وعلى هذا فإن قانون التجارة البحرية لم يمنح البحار ميزة استثنائية بعدم جواز الحجز على أجرة بصفة مطلقة خروجاً على القواعد العامة إذ لا مبرر لتقرير معاملة استثنائية للعمال البحريين فى هذا المجال .

والقواعد العامة فى هذا الصدد تقرر عدم جواز الحجز إلا على ربع الأجر ، وفى هذا تنص المادة (٣٠٩ مرافعات) على أنه : " لايجوز الحجز علي الأجور والمرتبات إلا بمقدار الربع وعند التزاحم يخصص نصفه لوفاء دين النفقة المقررة والنصف الآخر لما عداها من الديون " .

كما تنص المادة ٤١ من قانون العمل رقم ١٣٧ لسنة ١٩٨١ علي أنه : "لايجوز الحجز أو النزول عن الأجور المستحقة للعامل بالنسبة للتسعة جنيهات الأولى شهريا أو الثلاثين قرشاً الأولى يومياً فى حدود الربع ، وذلك لدين نفقة أو لأداء المبالغ المستحقة عما تم توريده له ولمن يعوله من مأكل وملبس . أما مازاد على ذلك فيجوز النزول عنه أو الحجز عليه من أجل أى دين بما لايزيد علي الربع . وعند التزاحم يقدم دين النفقة ، وتسرى الأحكام المتقدمة علي

المبالغ المستحقة للعامل طبقاً لأحكام هذا القانون . وفى حالة اقتطاع جزء من أجر العامل طبقاً لأحكام هذا الفصل يحسب الجزء المقابل للنزول عنه أو الحجز عليه منسوباً إلي مايبقى من الأجر بعد طرح المبالغ المقتطعة منه " .

جـ - تقادم الأجر :

تنص المادة (١٣٥ بحرى) على أن : " تنقضى جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى بمضي سنة من تاريخ انتهاء العقد " . ومعني ذلك أن مدة تقادم الأجر هى سنة يبدأ احتسابها من تاريخ انتهاء عقد عمل البحار [١] . والحكمة من هذا التقادم السنوى هى الرغبة فى إنهاء الديون المتعلقة بالرحلة البحرية على وجه السرعة .

وتخضع لهذا التقادم السنوي جميع الدعاوي التى يرفعها البحار على المجهز كالدعاوى المتعلقة بدفع الأجر والتعويضات ومصروفات العلاج والترحيل وجميع مايستحقه البحار قبل المجهز . كما تخضع له الدعاوى التى يرفعها المجهز على البحار[٢].

وتعتبر مدة السنة مدة تقادم لا مدة سقوط ، وبالتالى تسرى عليها كل أسباب الوقف والانقطاع المقررة فى القواعد العامة [٣].

٢ - الالتزام بغذاء وإيواء البحار :

تنص المادة (١٢٥ بحرى) على أن : " يلتزم رب العمل أثناء السفر بغذاء البحار وإقامته فى السفينة دون مقابل ، وذلك وفقاً للقوانين والقرارات

---

(١) كانت المادة (٢٧١) من التقنين البحرى الملغى تبدأ احتساب مدة التقادم السنوى من تاريخ وصول السفينة أو انتهاء الرحلة ، أو من التاريخ الذى كان يجب أن تصل فيه إذا لم تصل أصلاً كما لو هلكت .

(٢)د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٤٨ ص ١٩٠.

(٣) د. جلال محمدين . السابق . ص ١٩٠.

الخاصة بذلك " . فالمجهز يلتزم بتقديم الغذاء وكفالة المأوي للبحار خلال الرحلة البحرية دون أن يحصل منه علي مقابل نقدى ، ودون أن يخصم جزءاً من أجره فى نظير ذلك .

وينظم التزام رب العمل بغذاء البحار وإقامته قرار وزير الحربية رقم ١٦٦ لسنة ١٩٦١ فى شأن تنظيم غذاء الملاحين فى السفن التجارية البحرية التي لاتقل حمولتها عن خمسمائة طن (١).

ويفهم من النصوص التي عرضت لالتزام رب العمل بغذاء وإيواء البحار أنه يجب على المجهز أن ينفّذ هذا الالتزام عيناً ، فلا يجوز له أن يعطى البحار بدلاً نقدياً يدبّر به أمور غذائه ومأواه ، وبالمقابل لايجوز للبحار أن يطلب من المجهز دفع قيمة الغذاء والمأوى نقداً ، وذلك لضمان حصول البحار علي الحد الأدنى من التغذية والراحة دون أن يكون هناك سبيل الى النزول عنه (٢).

٣- الالتزام بعلاج البحار :

يلتزم المجهز بعلاج البحار عند مرضه أو إصابته بإصابة بدنية ، وهذا الالتزام التزام تقليدى قديم يقوم على فكرة مخاطر المهنة التى توجب مسئولية صاحب العمل لمجرد وقوع ضرر بالعامل دون التفات إلى شرط الخطأ حتى ولو كان الضرر ناشئا عن قوة قاهرة . ويفسّر هذا الالتزام بفكرة المشاركة فى الرحلة البحرية ، ذلك أن البحار كان يعتبر قديماً شريكاً فى مخاطر الرحلة البحرية ومغانمها ، فإذا أصيب بمرض أو جرح فى خدمة السفينة ، وجب علاجه وتضميد جروحه على نفقة السفينة أى على حساب المجهز (٣).

---

(١) وتوجد ثلاث اتفاقيات دولية وضعت عام ١٩٤٦ بشأن هذا الموضوع : (الأولى) بشأن إطعام الملاحين ،(والثانية) بشأن مؤهلات طهاة السفينة ،(والثالثة) بشأن تيسير إقامة الملاحين على متن السفينة .

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٢٨١ . ص ٢٨٩ - ٢٩٠.

(٣) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٣٩ ص ١٨٣ - ١٨٤.

وتقرر المادة (١٢٦ بحري) هذا الالتزام صراحة ، فتوجب على رب العمل علاج البحار دون مقابل إذا أصيب بجرح أو مرض وهو فى خدمة السفينة وذلك بالمفهوم الذى حددناه آنفاً . كما يستحق البحار العلاج حتى لو كان المرض أو الجرح ناشئاً عن خطئه باعتبار أن خطأ البحار من مخاطر المهنة. غير أنه إذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن عصيان الأوامر أو السكر أو غير ذلك من حالات سوء السلوك وجب على المجهز أداء نفقات العلاج على أن يقوم بخصمها مما يستحقه البحار من أجر ، أى أن البحار هو الذى يتحمل نفقات العلاج فى هذه الحالة . وفى جميع الأحوال ينقضى التزام رب العمل بعلاج البحار إذا توفى أو تبين أن الجرح أو المرض غير قابل للشفاء .

ومصاريف العلاج تعتبر ديوناً ممتازة من المرتبة الثالثة باعتبارها ديوناً ناشئة عن عقد العمل البحري (م ٢٩ بحرى) .

وجدير بالذكر أن المادة (٢١) من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ فى شأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن تعاقب ربان السفينة بالحبس مدة لاتزيد على شهر أو بغرامة لاتجاوز عشرين جنيها أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا ترك أحد البحارة مريضاً أو جريحاً دون أن يحقق له وسائل العلاج والترحيل إذا لزم الأمر .

٤ - الالتزام بالتأمين على البحار :

لم يرد فى قانون التجارة البحرية أى نص يلزم المجهز بالتأمين على البحارة ، بيد أنه لما كانت المادة (١/١١٤ بحري) تنص على أن : " تسرى علي عقد العمل البحرى الأحكام الواردة فى القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية فيما لم يرد فى شأنه نص فى هذا القانون " فقد وجب القول بوجوب قيام رب العمل بالتأمين على البحارة بالتطبيق لأحكام القانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٧٥.

وطبقاً لهذ القانون يلتزم المجهز بالتأمين على البحارة لدى هيئة التأمينات الاجتماعية ضد إصابات العمل وأمراض المهنة والشيخوخة والعجز الكامل قبل سن المعاش إذا لم يكن العجز ناشئاً عن إصابة عمل ، والتأمين ضد الوفاة غير الناتجة عن إصابة عمل ، والتأمين ضد البطالة .

٥ - الالتزام بالترحيل :

يقصد بالترحيل إعادة البحار إلي وطنه . والحكمة من فرض هذا الالتزام على عاتق المجهز هي مراعاة الظروف الخاصة بالبحار وعدم تركه بالخارج يقاسي مشاكل البحث عن عمل فضلاً عن مراعاة صالح الدولة في حاجتها أثناء الحرب إلي المتخصصين في الملاحة البحرية للاستعانة بهم في الأسطول الحربي، ومن ثم حرصها على إعادتهم إليها ليكونوا تحت إمرتها وقت الحاجة (١).

وتنص المادة (١/١٢٩ بحرى) على أن : " يلتزم رب العمل بإعادة البحار إلي جمهورية مصر العربية إذا حدث أثناء السفر مايوجب إنزاله من السفينة إلا إذا كان ذلك بناء على أمر من السلطة الأجنبية أو بناء على اتفاق بين رب العمل والبحار " .

وعلي هذا فإنه إذا حدث أثناء السفر مايوجب إنزال البحار من السفينة ، التزم المجهز بإعادته الى مصر ، وذلك أياً كان سبب إنهاء العقد أو إلغاء الرحلة بالنسبة له ، أي ولو كان الأمر راجعاً إلي خطأ منسوب إلي البحار وذلك يتسق مع عمومية النص (٢).

---

(١) د. سميحة القليوبي . السابق . رقم ١٥٩ . ص ١٨٣.

(٢) د.حسين الماحي . السابق . رقم ٢٢٤ ص ١٦٤ . وعكس ذلك . د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٢٠٨ ص ١٧٣ حيث يرى سيادته - أن عبارة " إذا حدث أثناء السفر مايوجب إنزاله من السفينة " يفهم منها أنه لقيام التزام المجهز بترحيل البحار يجب أن يكون سبب الترحيل غير راجع إلي إرادة البحار لأن إنهاء العقد بإرادة البحار لايتفق مع عبارة " الإنزال من السفينة " وهى تفيد القهر والقسر .

بيد أن المجهز لايلتزم بالترحيل فى حالتين :

(الأولى) إذا كان إنزال البحار من السفينة بناء على أمر من السلطة الأجنبية ، كما لو ارتكب البحار جريمة فى دولة أجنبية وأمرت بإنزاله .

(والثانية) إذا كان إنزال البحار من السفينة بناء علي اتفاق بين المجهز والبحار [1]. وغنى عن البيان أن المجهز لايلتزم بالترحيل إذا ترك البحار العمل فى السفينة باختياره .

ثم يفرق المشرع بين البحار المصرى والبحار الأجنبي بصدد الميناء الذى يلتزم المجهز بإعادة البحار إليه : ففيما يتعلق بالبحار المصرى إذا تم تعيينه فى أحد الموانى المصرية التزم المجهز بإعادته إلي هذا الميناء ، أو إلي ميناء مصرى آخر اتفق عليه في العقد (م ٢/٢٩ بحري) . أما إذا تم تعيينه فى ميناء أجنبى التزم المجهز حسب اختيار البحار بإعادته إلي هذا الميناء أو إلي أى ميناء مصرى يعينه البحار (م ٣/٢٩ بحرى) .

أما فيما يتعلق بالبحار الأجنبى ، فإن المجهز يلتزم بإعادته إلي الميناء الذى تم تعيينه فيه إلا إذا نص فى العقد على إعادته إلي أحد الموانى المصرية (م ٤/٢٩ بحري) ويشمل الالتزام بإعادة البحار نفقات غذائه وإقامته فضلاً عن نقله (م ٥/١٢٩ بحرى) .

وجدير بالذكر أن المجهز إذ امتنع عن تنفيذ التزامه بالترحيل فإن العرف الدولى قد جرى على أن تقوم الدولة بواسطة ممثليها فى الخارج بتنفيذ هذا الالتزام وبالرجوع علي المجهز بنفقات الترحيل [2].

---

(١) وذلك خلافاً للتقنين البحري الملغى الذى كان يعتبر التزام المجهز بترحيل البحار من النظام العام لايجوز الاتفاق علي خلافه . راجع د. على البارودى . السابق . رقم ٩١ . ص ١١١.

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٤٥ ص ١٨٧.

الفرع الثالث

انقضاء عقد العمل البحرى

ينقضى عقد العمل البحري بأسباب الانقضاء العامة للعقود ، ويخضع أيضاً لأسباب انقضاء خاصة . ونعرض فيما يلى لأسباب انقضاء عقد العمل البحري الواردة فى قانون التجارة البحرية :

١ - العقد محدد المدة :

الأصل أن عقد العمل البحرى محدد المدة ينتهى بانتهاء مدته ، غير أن المشرع البحري قد أورد استثناء على هذا الأصل مراعاة منه لظروف الرحلة البحرية . ومفاد هذا الاستثناء أنه إذ كان عقد العمل محدد المدة وانتهت هذه المدة أثناء الرحلة فإن العقد يمتد بحكم القانون حتي وصول السفينة إلي أول ميناء مصرى . فإذا مرت السفينة قبل دخولها أحد الموانى المصرية بالميناء الذى تجب إعادة البحار إليه وفقاً للمادة (١٢٩ بحرى) فلا يمتد العقد إلا إلي وقت رسو السفينة فى هذا الميناء (م ١٣٠ بحرى) وذلك تيسيراً علي البحار[١].

٢ - العقد على أساس الرحلة :

إذا كان العقد مبرماً على أساس الرحلة ، فإنه ينتهى بانتهاء هذه الرحلة أو بإلغائها قبل بدء السفر أو عدم مواصلتها لسبب أجنبى لايد لرب العمل فيه ، بيد أن البحار يستحق أجره عن الأيام التي قضاها فعلاً فى خدمة السفينة ولكن دون مكافأة أو تعويض (م ١٣٣ بحرى) . أما إذا كان سبب إلغاء الرحلة راجعاً إلي المجهز ، فإن العقد ينتهى ولكن يحق للبحار المطالبة بالتعويض عن الضرر الذى أصابه .

---

(١) لم يتعرض قانون التجارة البحرية لانقضاء العقد غير محدد المدة ، ومن ثم يتعين تطبيق القواعد العامة التي تقضى بأنه يجوز لكل من طرفى العقد إنهاء العقد بعد إعلان الطرف الآخر على أن تراعي المهلة القانونية التي ينفسخ بعدها العقد (م ٢/٦٩٤ مدني) .

٣ - وفاة البحار :

لما كانت شخصية البحار محل اعتبار فى العقد ، فإن عقد العمل البحرى ينقضى بوفاة البحار تطبيقاً للقواعد العامة ، ولذا اكتفى قانون التجارة البحرية بتحديد مقدار الأجر الذى يستحق لورثة البحار حال وفاته [١].

٤ - هلاك السفينة :

تقرر المادة (١٣٤ بحرى) لرب العمل الحق فى إنهاء عقد العمل دون إخطار سابق إذا غرقت السفينة أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة ، وثبت أن مالحق السفينة من ضرر نشأ عن فعل البحارة أو تقصيرهم فى إنقاذ السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة . أما إذا لم يثبت خطأ البحارة أو تقصيرهم فلا يجوز للمجهز إنهاء العقد إلا بعد إخطار البحارة أو انقضاء المهلة القانونية .

٥ - الفصل :

ينقضى عقد العمل البحري بالفصل . وقد تقدَّم أن للمجهز الحق فى عزل الربان فى أى وقت مع حق الربان المعزول فى التعويض وفقاً للقواعد العامة (م ٩٢ بحرى) [٢] .

أما فصل البحار فمقرر للمجهز وكذلك للربان ، لأن الربان هو المسئول عن نظام السفينة وسلامتها . على أن حق المجهز والربان فى فصل البحار ليس مطلقاً ، بل يجب أن يتوافر مسوغ ومبرر مشروع للفصل كعدم الأهلية للخدمة، وعدم الطاعة ، والاعتياد على السكر ، والتعدى على أحد فى السفينة بضرب أو نحوه ، وترك السفينة بدون إذن [٣].

---

(١) راجع سابقاً ص ٢٣١ .

(٢) راجع سابقاً ص ١٩٥

(٣) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٤٧ص ١٨٩.

هذا وتوجب المادة (١٣٢ بحرى) إثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه فى دفتر السفينة وإلا اعتبر الفصل غير مشروع ، كما تمنع الربان ، عند فصل البحار من إلزام هذا الأخير بترك السفينة إذا كان في ميناء أجنبى إلا بإذن كتابى من القنصل المصرى أو السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده .

٦- ترك الخدمة :

لما كان البحار ملتزماً بأداء العمل المتفق عليه وإطاعة رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة ، وممنوع من مغادرتها إلا بإذن (م ١/١١٧ بحرى) فإن حظر مغادرة السفينة المفروض على البحار هنا حظر مطلق لايرد عليه سوى استثناء واحد هو موافقة الربان [١]، وهذه الموافقة تنشئ اتفاقاً بين البحار ورب العمل على إنهاء عقد عمل البحار قبل انتهاء مدته أو قبل انتهاء الرحلة .

وجدير بالذكر أن جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى تنقضى بمضى سنة من تاريخ انتهاء العقد (م ١٣٥ بحرى) .

ونشير فى ختام دراستنا لعقد العمل البحرى أنه قد وضعت اتفاقية دولية هى اتفاقية العمل الدولية رقم ١٥٢ لسنة ١٩٧٩ الخاصة بالسلامة المهنية والصحية فى عمل الميناء الموقعة فى ٢٥ يونيه سنة ١٩٧٩ خلال الدوره الخامسة والستين لمنظمة العمل الدولية المنعقدة فى جنيف بتاريخ ٦ يونيه سنة ١٩٧٩ . وقد صدر بالموافقة عليها فى مصر القرار الجمهورى رقم ١٢٧ لسنة ١٩٨٨ ، ووافق مجلس الشعب علي هذا القرار في جلسته المنعقدة بتاريخ ٢٣ مايو ١٩٨٨ . وتلقى هذه الاتفاقية علي مجهز السفينة بالتزامات تفصيلية لضمان سلامة البحارة .

---

(١) كانت المادة (٨٨) من التقنين البحري الملغى تجيز للبحار أن يترك الخدمة فى حالات أوردتها على سبيل الحصر تقوم جميعها على مافى تلك الحالات من زيادة فى التزامات البحار أو فى المخاطر التي يتعرض لها . راجع بشأن هذه الحالات : د. سميحة القليوبى . السابق . رقم١٦٤ . ص ١٨٩.

الفصل الثالث

الأشخاص البريون

Les Personnes Routieres

تمهيد وتقسيم :

لاتؤدى الملاحة البحرية أغراضها بجهود الأشخاص البحريين وحدهم ، وإنما يلزم تدخل بعض الأشخاص البريين الذين قد يعملون لحساب المجهزين أو لحساب الشاحنين أو لحساب شركات التأمين . ومن أهم هؤلاء الأشخاص وكيل السفينة ووكيل الشحنة والمقاول البحري ووكيل العبور والسمسار البحرى.

وقد خصص قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ نصوص الفصل الرابع من الباب الثانى للوكلاء البحريين والمقاولين البحريين حيث استهل تلك النصوص بالمواد من ١٣٧ إلي ١٣٩ التي ضمنها الأحكام العامة التي تسرى علي هؤلاء الأشخاص ، ثم خص وكيل السفينة بالمواد من ١٤٠ إلي ١٤٤ ، ووكيل الشحنة بالمواد من ١٤٥ إلي ١٤٧ ، والمقاول البحرى بالمواد من ١٤٨ إلي ١٥١.

وتتعلق الأحكام العامة التي أوردها المشرع فى المواد من ١٣٧ إلي ١٣٩ ، لتسرى على هؤلاء الأشخاص بالقانون الواجب التطبيق والمحكمة المختصة بنظر النزاع والتقادم :

فمن ناحية أولى قررت المادة (١٣٧ بحرى) أن القانون الواجب التطبيق على الأعمال والعقود التي يجريها الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون هو قانون الدولة التى يقع فيها الميناء الذى تتم فيه هذه العقود أو الأعمال .

ومن ناحية ثانية قررت المادة (١٣٨ بحرى) أنه يجوز للوكيل البحرى أو المقاول البحري رفع الدعوي على الموكل أو صاحب العمل أمام المحكمة

التي يقع في دائرتها موطن الوكيل أو المقاول ، وذلك تيسيراً علي الوكيل أو المقاول البحرى .

ومن ناحية ثالثة قررت المادة (١٣٩ بحرى) مدة تقادم قصير للدعاوى التي يرفعها الموكل أو صاحب العمل على الوكيل أو المقاول البحرى ، حيث تنقضى هذه الدعاوى بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين .

ونعرض للأشخاص البريين للملاحة البحرية فى خمسة مباحث على النحو الآتى :

المبحث الأول : وكيل السفينة .

المبحث الثانى : وكيل الشحنة .

المبحث الثالث : المقاول البحرى .

المبحث الرابع : وكيل العبور .

المبحث الخامس : السمسار البحرى .

المبحث الأول

وكيل السفينة[1]

Le Consignatair du Navire

١ - التعريف بوكيل السفينة :

كان الربان فيما مضى يقوم بعمليات تسليم البضائع إلي المرسل اليهم وتحصيل أجرة نقلها منهم فى ميناء الوصول . بيد أن قيام الربان بهذه المهام لم يعد يلائم ظروف الاستغلال البحري الحديثة ، فنظراً لضخامة السفن ومايتطلبه استغلالها من نفقات باهظة ، ونظراً لكثرة البضائع المشحونة عليها ، وتعدد المرسل إليهم فى الرحلة الواحدة ، فإن تولى الربان تلك المهام سيترتب عليه تعطيل السفينة فى الميناء وخسارة الكثير من الأموال . لذلك فإن شركات الملاحة البحرية قد لجأت إلي إنشاء فروع دائمة لها فى الموانى المختلفة لتحل محل الربان فى أداء تلك المهام على أن ينوب مديرو هذه الفروع عن المجهز في كافة العمليات التى يتولونها لحسابه ، وذلك بصفتهم تابعين بريين له يمثلونه ولا يسألون شخصيا إلا فى حدود مسئولية التابع طبقاً للقواعد العامة ، ولا يختلف وضعهم القانونى بالنسبة للمجهز وعملائه عن وضع مدير فرع أحد البنوك مثلاً بالنسبة للبنك وعملائه [2].

بيد أن الشركات الملاحية وجدت أنه إذا كان من الممكن إنشاء مثل هذه الفروع فى بعض الموانى الهامة ، فإنه من غير الميسور إنشاؤها فى كل الموانى التي ترسو فيها السفينة مهما كانت أهميتها ، كما أن كثيراً من الشركات

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن وكيل السفينة رسالة الدكتور عبدالرافع موسى بالفرنسية وعنوانها :
" Le Consignataire du Navire en droit français et égyptien " , Thèse , Paris II , 1982.

(٢) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٥٤ ص ٣٤٤.

الملاحية لا تستطيع إقامة فروع دائمة لها فى الخارج لما تتطلبه هذه الفروع من نفقات باهظة لا تتناسب مع الفائدة التي تعود منها . لذلك ظهرت الحاجة إلي البحث فى كل ميناء ترسو فيه السفينة عن شخص يقوم لحساب المجهز باستلام البضائع وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وتحصيل أجرة نقلها منهم فضلاً عن القيام بواجبات أخرى كتموين السفينة وإصدار سندات الشحن وتذاكر النقل ، وهذا الشخص هو وكيل السفينة أو أمين السفينة أو الوكيل الملاحى أو البحرى [1].

وعلى هذا فإن وكيل السفينة هو شخص طبيعى أو معنوى، يختاره المجهز أو الربان فى الميناء الذى ترسو فيه السفينة ليتولى رعاية شئون المجهز وسفنه فى هذا الميناء بناء على عقد يبرم بينهما عادة لمدة معينة .

هذا وقد يقوم وكيل السفينة بهذه المهمة لحساب مجهز واحد ، وبالنسبة لجميع السفن التابعة له ، كما قد يقوم بهذه المهمة لحساب عدة مجهزين.وهذا هو الوضع الغالب عملاً [2].

٢ - ***المركز القانوني لوكيل السفينة*** :

اختلف الرأى حول الطبيعة القانونية للعقد المبرم بين المجهز ووكيل السفينة قبل صدور قانون التجارة البحرية :

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٦٣ ص ٢٠٠.

(٢) وجدير بالذكر أن المادة الثانية من القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٦٢ لا تجيز مباشرة أعمال الوكالة البحرية إلا لشركات القطاع العام . وتباشر أعمال الوكالة البحرية فى مصر حالياً شركتان من شركات القطاع العام هما : شركة القناة للتوكيلات الملاحية وشركة الأسكندرية للتوكيلات الملاحية . وقد صدر قرار وزير النقل رقم ١٢٨ لسنة ١٩٦٤ المعدّل بقرار وزير النقل رقم ١٥٠ لسنة ١٩٦٩ ، وكذلك صدر القرار رقم ٣٤ لسنة١٩٩٠ ، لتحديد الشروط والضوابط اللازم توافرها لكى يتمكن القطاع الخاص من مزاولة أعمال الوكالة البحرية . راجع : د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٢١٧ ص ١٨٢.

فذهب رأى إلي أنه عقد عمل تحكمه القواعد العامة فى عقد العمل البرى ، بيد أن هذا الرأى لايمكن التسليم به ، لأن عقد العمل لايكون إلا فى الأعمال المادية فى حين أن وكيل السفينة يقوم بأعمال قانونية لحساب المجهز، كما أن عقد العمل يفترض علاقة تبعية وخضوع بين العامل ورب العمل فى حين أن وكيل السفينة يتمتع فى عمله بقسط كبير من الاستقلال ، بالإضافة إلي أن وكيل السفينة قد يتولى عمليات وكالة بحرية لصالح مجهزين متعددين [١].

وذهب رأى آخر إلي اعتبار وكيل السفينة وكيلاً بالعمولة مكلفاً بتفريغ البضائع وتسليمها لأصحابها وتحصيل أجرة نقلها . بيد أن هذا الرأى لايمكن التسليم به أيضاً ، لأن السمة الأساسية للوكالة بالعمولة هى تصرف الوكيل بالعمولة باسمه الخاص لحساب موكّله فى حين أن وكيل السفينة يعمل باسم موكله ولحسابه [٢].

لذلك استقر الرأى [٣]على تكييف عقد وكالة السفينة بأنه عقد وكالة عادية بأجر . ذلك أن وكيل السفينة يعتبر وكيلاً عن المجهز فى تسليم البضائع لأصحابها وتحصيل أجرة نقلها ، وهو وكيل عادي لأنه يتعامل باسم المجهز ولحسابه وليس باسمه الشخصى لحساب موكّله كما في الوكالة بالعمولة ، وهى وكالة بأجر تخضع للأحكام الخاصة بالوكالة التجارية حيث يتولى الوكيل القيام بمهامه لحساب المجهز مقابل أجر يستحقه عن وكالته .

وبهذا الرأى أخذ قانون التجارة البحرية حيث تقضى المادة (١٤٠ بحري) بأن يقوم وكيل السفينة بعمله بوصفه وكيلاً عن المجهز ، كما تقضى المادة (١٤٢ بحري) ، بأن يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر .

---

(١) راجع د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٦٤ . ص ٢٠٠.

(٢) راجع د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٥٦ ص ٣٤٧ -٣٤٨.

(٣) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ١١٣ ص ٧٧ ، د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٠١ ص ٣٠١ ، د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ١٦٧ ص ١٩٢.

ويترتب على هذا التكييف أنه يجوز للمجهز أن يعزل وكيل السفينة فى أى وقت ولو وجد اتفاق يخالف ذلك ، مع التزامه بتعويض الوكيل عن الضرر الذى يلحقه من جراء عزله فى وقت غير مناسب أو بدون عذر مقبول (م ١/٧١٥ مدنى) . كما يجوز للوكيل أن يعتزل فى أى وقت ولو وجد اتفاق يخالف ذلك ، مع التزامه بتعويض المجهز عن الضرر الذي يلحقه من جراء الاعتزال فى وقت غير مناسب ، أو بدون عذر مقبول (م ٧١٦ مدنى) .

هذا ، وفضلاً عما سبق ، فإن المادة (١٤٤ بحري) تقضى باعتبار وكيل السفينة نائباً عن المجهز فى الدعاوى التي ترفع منه أو عليه فى جمهورية مصر العربية ، كما تعتبر موطن وكيل السفينة فى مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية . والواقع أن هذا الحكم لايعدو أن يكون تقنيناً لما استقر عليه قضاء محكمة النقض فى هذا الخصوص ، ذلك أنه : " من المقرر فى قضاء هذه المحكمة أن لكل سفينة تباشر نشاطاً تجارياً أجنبياً وكيلاً ملاحياً ينوب عن مالكها فى مباشرة كل مايتعلق بنشاط السفينة فى جمهورية مصر العربية ، ويمثله فى الدعاوى التي ترفع منه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط ، ويعتبر مقر هذا الوكيل موطناً لمالك السفينة أو مجهزها تسلم إليه الإعلانات فيه .... " [1].

وجدير بالذكر أن هذه النيابة القانونية التي يمنحها القانون لوكيل السفينة بجعله نائباً قانونياً عن المجهز أمام القضاء لا تتعارض مع النيابة القانونية التي يمنحها القانون للربان بجعله نائباً قانونياً عن المجهز ، لأن القصد من جعل الوكيل نائباً قانونياً عن المجهز أمام القضاء هو تيسير مهمة المجهز فى رفع دعاواه ضد من يتعامل معهم فى مختلف الموانى ، وتيسير مهمة هؤلاء أيضاً فى مقاضاة المجهز ، فضلاً عن أن الربان ليس لديه،فى الغالب من الأحيان ،

---

(١) نقض ٤ فبراير ١٩٨٥ ، ١٣ يناير ١٩٨٦ مشار اليهما فى د. أحمد حسنى . قضاء النقض البحرى . ص ٢٣ ، ٢٨.

متسع لتنفيذ نيابته القانونية عن المجهز في الدعاوى التي ترفع من هذا الأخير أو عليه ، خلافاً لوكيل السفينة الذى يستطيع القيام بمهام تلك النيابة أفضل من الربان [١].

٣ - آثار عقد وكالة السفينة :

يرتب عقد وكالة السفينة التزامات على عاتق كل من وكيل السفينة والمجهز :

أ - التزامات وكيل السفينة :

يلتزم وكيل السفينة ، أساساً بالقيام بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة (م ١٤٠ بحرى) وذلك كتزويد السفينة بالمؤن والوقود ، ودفع رسوم الموانى والممرات ، والتعاقد لإصلاح السفينة وصيانتها.

كما يلتزم وكيل السفينة ، إن عهد اليه بذلك ، باستلام البضائع تمهيداً لشحنها فى السفينة عند القيام ، وتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول (م ١٤١ بحرى) . وعلى وكيل السفينة أن يحافظ على هذه البضائع حتى تمام تسليمها ، وأن يتخذ كافة الإجراءات التحفظية اللازمة فى مواجهة أصحاب البضائع إذا تأخروا فى استلامها ، كأن يودع البضائع على مسئوليتهم فى مخازن الميناء ، أو أن يستصدر أمراً من القاضى ببيعها بالمزاد العلنى إذا كانت قابلة للتلف ، فإذا تقدم إليه المرسل إليه أو صاحب الحق فى استلام البضائع فعليه التحقق من شخصيته ، وأن يقوم بفحص البضائع ومراجعتها والتحقق من علاماتها وأرقامها المميزة فى حضوره ، ذلك أن معاينة البضائع فى حضور وكيل السفينة يحتج بنتيجتها على المجهز ، وإذا أقر الوكيل بوجود تلف أو عجز فى البضاعة كان هذا الإقرار ملزماً للمجهز كما لو كان قد

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٠١ ص ٣٠١.

صدر منه شخصياً . كما أن الاحتجاجات والإخطارات المتعلقة بحالة البضاعة يصح توجيهها إلي وكيل السفينة ويحتج بها على الناقل [١].

كذلك يلتزم وكيل السفينة ، إذا عهد إليه بذلك ، بتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز مقابل تسليمه البضاعة للمرسل اليهم (م ١٤١ بحري) ، ويكون له المطالبة بأجرة النقل باسم المجهز ولحسابه ، ولكن عليه إثبات صفته في هذه المطالبة ، ولا يستطيع المرسل إليه أن يتمسك في مواجهته بالمقاصة بين أجرة النقل وحق له في ذمته ، لأن وكيل السفينة ليس دائنا شخصياً بأجرة النقل ، ولكن بإمكان المرسل إليه أن يتمسك في مواجهة وكيل السفينة بالدفوع التي له قبل المجهز ، كالمقاصة بين أجرة النقل ودين له في ذمة المجهز ، ويتعين على وكيل السفينة حفاظاً على حقوق المجهز ، إذا كانت أجرة النقل مستحقة الدفع أن يحبس البضاعة ضماناً لاستيفائها من المرسل إليه [٢].

ب - التزامات المجهز :

يلتزم المجهز بأن يدفع لوكيل السفينة الأجر المتفق عليه في العقد ، فإن لم يحدد العقد أجراً اتبع في ذلك عرف الميناء الذي يعمل فيه .

كما يلتزم المجهز بأن يرد إلي وكيل السفينة المصروفات التي أنفقها في سبيل تنفيذ وكالته على الوجه المعتاد ، وذلك كمصروفات تخزين البضاعة أو فرزها أو وزنها ، بالإضافة إلي الفوائد من وقت الإنفاق طبقاً للقواعد العامة .

ويكون لوكيل السفينة حق حبس المبالغ التي تحت يده لحساب المجهز كأجرة النقل التى قام بتحصيلها ضماناً لاستيفاء مستحقاته ، كما أن له امتيازاً من المرتبة السادسة علي السفينة وأجرة النقل ضماناً للديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها (م ٦/٢٩ بحري) .

---

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٢١٩ ص ١٨٣ - ١٨٤.
(٢) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٥٧ ص ٣٥١.

٤ - مسئولية وكيل السفينة :

قد تقوم مسئولية وكيل السفينة فى مواجهة المجهز ، وقد تقوم فى مواجهة الغير :

أ - مسئولية وكيل السفينة فى مواجهة المجهز :

لما كان وكيل السفينة يعتبر وكيلاً عن المجهز ، فإنه يسأل عقدياً قبل المجهز عن الأخطاء التي يرتكبها فى تنفيذ وكالته (م ١٤٢ بحري) . ومؤدى ذلك أن يسأل وكيل السفينة قبل المجهز عن عدم بذله عناية الرجل المعتاد فى تنفيذ التزاماته المترتبة عن عقد وكالة السفينة .

ب - مسئولية وكيل السفينة فى مواجهة الغير :

تقضى المادة (١٤٣ بحرى) بأن " لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين أو المرسل إليهم عن هلاك أو تلف البضائع التي يتسلمها لشحنها فى السفينة أو التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلا عن خطئه الشخصى وخطأ تابعيه " .

وعلى هذا فإن وكيل السفينة يكون مسئولاً في مواجهة الغير مسئولية تقصيرية عن أخطائه الشخصية أو أخطاء تابعيه ، كتأخره في تفريغ البضاعة أو تسليمها أو عدم المحافظة عليها وهى فى حوزته فى الفترة مابين استلامها من الشاحنين وشحنها في السفينة ، أو استلامها من الربان وتسليمها للمرسل إليهم. ولا يكفى للقول بمسئولية وكيل السفينة هنا إثبات أن الضرر قد لحق البضاعة وهي في حوزته ، وإنما يتعين لتقرير مسئوليته إثبات خطئه فى المحافظة على هذه البضاعة أو خطأ تابعيه [١].

وعلى العكس لايكون وكيل السفينة مسئولاً شخصياً عن الهلاك أو التلف الذى يلحق بالبضاعة أثناء النقل أو عن أخطاء المجهز أو الربان فى تنفيذ عقد النقل على أساس أنه لم يكن طرفاً فى عقد النقل حتى يسأل عن عدم تنفيذه ،

---

(١) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٦٠ ص ٣٥٤ - ٣٥٥.

كما أنه بوصفه وكيلاً عن المجهز لايمكن مساءلته إلا عن الأخطاء الشخصية التي تقع منه فى تنفيذ وكالته [١].

وأخيراً فإن مسئولية وكيل السفينة عن أخطائه الشخصية لا تنفى مسئولية المجهز العقدية عن أخطاء هذا الوكيل ، فى حدود مسئولية الموكل عن أخطاء الوكيل فى تنفيذ وكالته طبقاً للقواعد العامة .

المبحث الثانى
وكيل الشحنة

Le Consignatair de la Cargaison

١ - التعريف بوكيل الشحنة :

يقوم وكيل الشحنة بالنسبة لصاحب البضاعة بنفس الدور الذى يقوم به وكيل السفينة بالنسبة للمجهز ، ذلك أن صاحب البضاعة المنقولة قد يعهد إلي شخص بتسلم البضائع من الربان أو من وكيل السفينة ودفع أجرة نقلها والمحافظة عليها حتى يتقدم هو ليتسلمها منه (م ١٤٥ بحري) . ويسمى هذا الشخص بوكيل الشحنة أو أمين الحمولة .

وعلى هذا فإن وكيل الشحنة هو شخص يختاره المرسل إليه أو صاحب الحق فى البضاعة لاستلام البضائع عند وصولها إلي الميناء لحسابه ، والمحافظة علي حقوقه قبل الناقل ، ودفع ماقد يكون مستحقاً من أجرة النقل .

وقد ينوب وكيل الشحنة عن شخص واحد ، أو عدة أشخاص . والغالب عملاً أن ينوب وكيل الشحنة عن جميع المرسل إليهم فى الميناء منعاً من تسابقهم وتزاحمهم لاستلام بضائعهم مما يعرقل عملية التسليم ويؤخرها بالنسبة إلي كل منهم ، فضلاً عن تعطيل السفينة فى الميناء ، ويعد وكيل الشحنة فى هذه الحالة نائباً عن كل منهم استقلالاً فى استلام بضاعته [٢].

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٦٧ ص ٢٠٣ - ٢٠٤.
(٢) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٦١ ص ٣٥٦-٣٥٧ .

وإذا كانت عمليات تسليم البضائع لا تتم اليوم بين الربان والمرسل إليه مباشرة وإنما تتم بين وكيل السفينة بوصفه ممثلاً للمجهز ووكيل الشحنة بوصفه ممثلاً للمرسل إليه ، فإنه كثيراً مايحدث عملاً أن تجتمع الصفتان فى شخص واحد يقوم فى نفس الوقت بدور وكيل السفينة ووكيل الشحنة ، وذلك نتيجة لانتشار " شرط التسليم تحت الروافع " أو " شرط التفريغ التلقائى " فى سندات الشحن . وبمقتضى هذه الشروط يكون للربان أن يقوم بتفريغ البضاعة دون انتظار حضور المرسل إليه أو ممثله ، وحينئذ يتسلم وكيل السفينة البضاعة من الربان ويتولى نقلها إلي المخازن على مسئولية المرسل إليه ونفقته ، ويعتبر وكيلاً للسفينة ووكيلاً للشحنة فى آن واحد (١).

ولاشك أن هذه الحالة تثير الجدل ذلك أن القواعد العامة فى الوكالة تقضى بعدم جواز أن ينوب الوكيل عن شخصين نظراً لتعارض المصالح الأمر الذى يُخشى معه من التضحية بإحدى المصلحتين لصالح الأخري ،وهو مايتحقق إذا وصلت البضاعة ناقصة أو تالفة ، إذ يقع على وكيل الشحنة ، عندئذ ، أن يوجه التحفظات، وأن يقيم الدعوى علي الناقل الذى يمثله هو نفسه بوصفه وكيلاً للسفينة فى ذات الوقت . بيد أن العرف البحرى قد جرى على جواز قيام شخص واحد بدور وكيل السفينة ووكيل الشحنة فى آن واحد ، وهذا العرف جدير بالاتباع ، ذلك أنه يأتى تطبيقاً للاستثناء الوارد فى المادة (١٠٨ مدني) حيث استثنت مايجيزه القانون وقواعد التجارة من قاعدة عدم جواز نيابة شخص عن شخصين متعارضى المصالح ،وفي مثل هذه الحالات ينبغى على وكيل الشحنة أن يوجه تحفظاته واحتجاجاته إلي الناقل شخصياً(٢).

٢ - المركز القانونى لوكيل الشحنة :

يرتبط وكيل الشحنة مع صاحب الحق فى استلام البضاعة بعقد وكالة موضوعه استلام تلك البضائع ودفع ماقد يكون مستحقاً من أجرة نقلها والمحافظة على حقوق موكّله مقابل أجر ، فوكيل الشحنة يعتبر وكيلاً بأجر عن

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٧٣ ص ٢٠٧.
(٢) د. سميحة القليوبى . السابق. رقم ١٦٩ ص ١٩٦.

صاحب الحق فى استلام البضائع (م ١٤٥ بحرى) .

على أن وكيل الشحنة قد يكون وكيلاً بالعمولة ، وذلك إذا كان سند الشحن لحامله وقدّمه المرسل إليه لوكيل الشحنة بحيث يتسلم البضاعة باسمه الشخصى وكأنه هو المرسل إليه ، أو إذا كان سند الشحن إذنياً فظهره المرسل إليه لوكيل الشحنة تظهيراً ناقلاً للملكية فأصبح وكأنه هو المرسل إليه الأخير[1]. وفى هذه الحالة يكون لوكيل الشحنة باعتباره وكيلاً بالعمولة أن يستفيد من الامتياز المقرر للوكيل بالعمولة على البضائع التي يحوزها لحساب المرسل إليه (م ٨٥ تجارى) .

٣ - آثار عقد وكالة الشحنة :

يرتب عقد وكالة الشحنة التزامات على عاتق كل من وكيل الشحنة وصاحب الحق فى استلام البضاعة أو المرسل إليه .

أ - التزامات وكيل الشحنة :

يلتزم وكيل الشحنة بوصفه وكيلاً عن المرسل إليه باستلام البضاعة بعد تفريغها من السفينة (م ١٤٥ بحرى) ويقتضى ذلك أن يقوم وكيل الشحنة بالتثبت من حالة البضائع الخارجية ، وشكلها الظاهر ، وعدد الطرود ، أو الكمية أو الوزن ومطابقتها للمواصفات الوارد بيانها فى سند الشحن ، وأن يقوم بالمحافظة على البضاعة بعد تفريغها وحراستها واستيفاء الإجراءات الجمركية عنها حتى تدخل فى حيازة المرسل إليه .

كما يلتزم وكيل الشحنة بالمحافظة على حقوق المرسل إليه ، فإذا تبين له، عند استلام البضاعة ، وجود نقص أو تلف فى البضاعة ، وجب عليه أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف فى المواعيد القانونية (م ٢٣٩ بحرى) ، وإلا قامت قرينة قانونية قاطعة فى علاقته بأصحاب البضاعة مفادها أنه تسلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين فى سند الشحن . أما فى العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل فإنها تعد قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها (م ١٤٦ بحرى) . كما ينبغى على وكيل الشحنة فى هذه الحالات أن يخطر المرسل إليه

---

(١) د. على البارودى . السابق . رقم ٢٠٣ . ص ١٢٤.

بحالة البضاعة وما اتخذه من إجراءت فى الوقت المناسب حتى يتمكن المرسل إليه من رفع دعواه ضد الناقل فى الميعاد القانونى .

كذلك يلتزم وكيل الشحنة بدفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة كلها أو بعضها عند الوصول (م ١٤٥ بحري) وإلا كان للناقل أن يحبس البضاعة ويمتنع عن تسليمها ضماناً لاستيفاء أجرة النقل .

ب - التزامات المرسل إليه :

يلتزم المرسل إليه بأن يدفع لوكيل الشحنة الأجر المتفق عليه ، والمصروفات التي أنفقها فى قيامه بمهامه لحساب المرسل إليه ، كمصروفات الوزن والتخزين والرسوم الجمركية ورسوم الاحتجاجات ، فضلاً عن فوائد هذه المبالغ من وقت الإنفاق طبقاً للقواعد العامة (م ٧١٠ مدني) .

ويكون لوكيل الشحنة الحق فى حبس البضاعة لاستيفاء المبالغ المستحقة له ، بيد أنه لايفيد من الامتياز المقرر للوكيل بالعمولة على البضاعة التي يحوزها لحساب المرسل إليه طبقاً للمادة (٨٥ تجارى) إلا إذا كان وكيلاً بالعمولة يتعامل مع الربان أو وكيل السفينة باسمه الخاص .

٤ - مسئولية وكيل الشحنة :

يسأل وكيل الشحنة فى مواجهة أصحاب البضائع بوصفه وكيلاً بأجر (م ١/١٤٧ بحرى) ومؤدى ذلك أن مسئوليته فى مواجهتهم مسئولية تعاقدية إذا أخل بتنفيذ التزاماته المترتبة على عقد وكالة الشحنة ، كأن قصر فى استلام البضاعة مما أدي إلي تلفها أو ضياعها ، أو تخلف عن تقديم الإخطار عن التلف للناقل عند وجود نقص أو تلف في البضاعة ، أو تراخى فى إخطار المرسل إليه بما اكتشفه من عيوب فى البضاعة، وبداهة لاتقوم مسئولية وكيل الشحنة إلا إذا كان الضرر ناجماً عن خطئه أو خطأ تابعيه (م ١٤٣ ، ٢/١٤٧بحري) . وهو خطأ واجب الإثبات ، أما إذا كان الضرر ناجماً عن خطأ المجهز أو الربان أثناء تنفيذ عقد النقل فلا مجال للقول بمسئولية وكيل الشحنة .

وجدير بالذكر أن وكيل الشحنة إذا عهد إلي مقاول تفريغ بتفريغ البضاعة

دون أن يخوله الموكِّل ذلك ، فإنه يصبح مسئولاً فى مواجهة المرسل إليه عن خطأ مقاول التفريغ ، ويكون الوكيل والمقاول فى هذه الحالة متضامنين فى المسئولية وذلك تطبيقاً للقواعد العامة (م ٧٠٨ مدني) .

وأخيراً فإن مسئولية وكيل الشحنة تنتهى بتسليم البضاعة إلي المرسل إليه ، وتحققه من سلامتها ومطابقتها لبياناتها الواردة فى سند الشحن .

المبحث الثالث

المقاول البحـــــرى

L'Acconier

١ - التعريف بالمقاول البحرى :

الأصل أن يتولى الناقل عملية شحن البضاعة على السفينة وتفريغها منها عند الوصول ، وذلك مالم يتفق على أن يتولى الشاحن عملية شحن البضاعة ، أو على أن يتولى الشاحن أو المرسل إليه عملية تفريغها (م ١/٢١٥ بحرى) .

بيد أنه أياً ماكان الملتزم بعمليتى الشحن والتفريغ ، فإن قيام أى من الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بشحن أو تفريغ البضائع بمعداته وعماله أمر نادر الحدوث فى العمل . ذلك أن تنوع البضائع المنقولة بحراً وازدياد حمولة السفن فى العصر الحديث فضلاً عن رغبة أطراف عقد النقل البحري فى سرعة تنفيذه ، يستدعى معدات خاصة وعمالة كافية على جانب من الخبرة لاتتوافر للناقل أو الشاحن أو المرسل إليه ، كما لايقدر عليها أى منهم . ومن ثم كان التجاء من يقع عليه عبء القيام بهذه العمليات إلي مقاول متخصص يقوم بأدائها نيابة عنه مقابل أجر معين بواسطة عمال تابعين له "Dockers" ومعدات إما مملوكة له أو مؤجرة من إدارة الميناء . ويعرف هذا المقاول بالمقاول البحري أو بمقاول الشحن والتفريغ ، كما يعرف العقد الذي يرتبط به مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بعقد الشحن والتفريغ [(١)].

وعلى هذا فإن المقاول البحرى هو الشخص ، الطبيعى أو المعنوى ، الذى

---

(١) د. محمد كمال حمدى . عقد الشحن والتفريغ فى النقل البحرى .منشأة المعارف ١٩٨٣ ص١٩

يتولى القيام بالأعمال المادية اللازمة لشحن البضاعة على السفينة تمهيداً لنقلها ، أو إنزالها منها تمهيداً لتسليمها إلى المرسل إليهم ، وقد يتولى بجانب ذلك القيام بأعمال قانونية لحساب الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه[1].

٢ - المركز القانونى للمقاول البحرى :

اختلف الرأى حول الطبيعة القانونية لعقد الشحن والتفريغ ، ودار هذا الخلاف حول أفكار خمسة أساسية هى : عقد نقل،وعقد عمل ، وعقد وديعه ، وعقد وكالة ، وعقد مقاولة [2].

فذهب رأى إلي القول بأن المقاول البحرى ناقل ،وأن العقد الذى يرتبط به مع الناقل البحري أو الشاحن أو المرسل إليه هو عقد نقل . ولكن يعيب هذا الرأى أن عقد النقل ينصب علي نقل البضائع من مكان إلي آخر فى حين أن مهمة المقاول البحرى تقتصر على شحن البضائع علي السفينة أو تفريغها منها .

وذهب رأى ثان إلي اعتبار المقاول البحرى تابعاً للناقل مادام يؤدى أعمالاً مادية لحسابه مما يعنى اعتبار عقد الشحن والتفريغ عقد عمل أو إجارة أشخاص . ولكن يعيب هذا الرأى أن عقد العمل يفترض وجود علاقة تبعية وخضوع بين العامل ورب العمل فى حين أن المقاول البحرى يباشر عمله علي وجه الاستقلال ، وإذا كان الربان يحدد للمقاول العمل الذى يجب أن يؤديه والمكان والطريقة التى يجب أن ترص بها البضاعة فى العنابر إلا أن المقاول يتمتع بحرية مطلقة فى اختيار الوسائل والطرق لتنفيذ عمله .

---

(١) كانت الشركة العربية المتحدة للشحن والتفريغ تحتكر عمليات الشحن والتفريغ منذ القرار الجمهورى رقم ٨٢٣ لسنة ١٩٦٣ ، وهى شركة عامة أسستها المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى . ثم أنشئت شركتان أخريان هما : شركة القناة للشحن والتفريغ ، وشركة السويس للشحن والتفريغ الآلى . والشركات الثلاث تشرف عليها ، حالياً ، هيئة القطاع العام للنقل البحرى . راجع : د.عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٢٤٤ ص ١٨٨.

(٢) راجع تفصيلاً بشأن هذه الآراء والانتقادات التي وجهت اليها د. محمد كمال حمدى . السابق . ص ١٨٨-٢١٥.

وذهب رأى ثالث إلي أن الالتزام الأساسى فى عقد الشحن والتفريغ هو قيام المقاول بحفظ البضائع على الرصيف أو المخازن لحين تسليمها ، ويكون العقد بالتالى عقد وديعة بأجر ، ولكن هذا الرأى منتقد أيضاً ، ذلك أنه يجعل من مجرد حفظ البضائع بعد وضعها على الرصيف العنصر الذى يحدد طبيعة العقد القانونية ، فى حين أن هذا الحفظ يعد عملية فرعية ثانوية لاتحدث فى جميع الأحوال ، فالمجهز أو المرسل إليه عندما يطلب من المقاول أخذ البضاعة من سطح السفينة فليس ذلك لكى يحفظها على الرصيف أو فى أحد المخازن بل لكى يضعها على البر ليتسنى للمرسل إليه استلامها ، وبالمثل عندما يعهد المجهز أو الشاحن بالبضائع إلى المقاول قبل شحنها فذلك بغية وضعها على سطح السفينة وليس لحفظها ، هذا بالإضافة إلى أن الوديعة تنصب فقط على الأشياء وهى فى حالة سكون ، فى حين أن المقاول البحرى يقوم بتحريك البضائع من وإلى السفينة .

وذهب رأى رابع إلى أن المقاول البحرى ماهو إلا وكيل عن الطرف الآخر فى العقد سواء أكان الناقل أم الشاحن أم المرسل إليه ، ولكن هذا الرأى لايمكن التسليم به أيضاً ، ذلك أن الوكالة تنصب على التصرفات القانونية فى حين أن الأعمال التى يقوم بها المقاول البحرى هى أعمال مادية.

لذلك استقر الرأى[1] على اعتبار عقد الشحن والتفريغ عقد مقاولة ذلك أن محله الأساسى ، هو الأعمال المادية المتعلقة بالشحن والتفريغ من شحن ورص وتستيف وفك وتفريغ ، والعقد الذى يتفق مع هذه العمليات هو عقد المقاولة. وهذا الرأى يتفادى الانتقادات التى وجهت إلى الآراء السابقة ، ثم هو يتفق مع واقع عقد الشحن والتفريغ ومحله الأعمال المادية الخاصة بشحن البضائع وتفريغها.

وجدير بالذكر أن هذا العقد لايفقد صفته كعقد مقاولة إذا ما أسند إلى

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق ، رقم ٢٧٨ ص٢٠٩ ، د. محمود سمير الشرقاوى السابق . رقم ٣٠٨ ص٣٠٦ ، د. فايز نعيم رضوان ، السابق ، رقم ٢٦٩ ص ٢٧٤ ، د. محمد كمال حمدى . السابق . ص٢١٣.

المقاول البحرى بجانب الأعمال المادية محل عقد المقاولة عملاً قانونياً كالوكالة من الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه ، وإنما يكون لمقاول الشحن والتفريغ بجانب كونه مقاولاً وفى خصوص هذا العمل الأخير صفة الوكيل.

٣- آثار عقد الشحن والتفريغ :

يرتب عقد الشحن والتفريغ التزامات على عاتق كل من المقاول البحرى والناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بحسب الأحوال :

أ- التزامات المقاول البحرى :

تكمن الوظيفة الأساسية لمقاول الشحن والتفريغ فى القيام بالعمليات المادية المتعلقة بشحن البضاعة على السفينة تمهيداً لنقلها ، أو تفريغها وإنزالها من السفينة عند وصولها إلى الميناء تمهيداً لتسليمها إلى المرسل إليهم.

على أنه بالإضافة إلى وظيفته الأصلية السابقة فإن المادة (٢/١٤٨ بحرى) أجازت أن يعهد إلى المقاول البحرى بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بأعمال أخرى إضافية متصلة بالشحن أو التفريغ ، كاستلام البضاعة والمحافظة عليها حتى يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه ، ولكن لماكانت هذه الأعمال لاتدخل ضمن وظيفته الأساسية ، فقد اقتضى المشرع لقيام المقاول البحرى بها أن يتم تكليفه بها باتفاق كتابى صريح ممن كلفه بهذه الأعمال سواء أكان وكيل السفينة أم وكيل الشحنة.

وعلى هذا فإن تحديد التزامات المقاول البحرى يتوقف على نطاق العقد الذى يرتبط به ، وما إذا كان يتضمن العمليات المادية الخاصة بالشحن والتفريغ فقط،أم القيام بجانب ذلك بأعمال إضافة قد تكون أعمالاً قانونية[1].

ب- التزامات المتعاقد مع المقاول :

يلتزم المتعاقد مع المقاول البحرى سواء أكان الناقل أم الشاحن أم المرسل إليه بأن يدفع إلى المقاول البحرى الأجر المتفق عليه ، ويحق للمقاول حبس

---

(١) د. محمد كمال حمدى . السابق . ص١٥٥.

البضاعة لحين استيفاء حقه وفقاً للقواعد العامة.

٤- مسئولية المقاول البحرى :

أ- الشخص الذى يسأل المقاول فى مواجهته :

تنص المادة (٤٩ /١ بحرى) على أن : «يقوم المقاول البحرى بعمليات الشحن أوالتفريغ وبالعمليات الإضافية الأخرى لحساب من كلفه بالقيام بها ، ولايسأل فى هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذى يكون له وحده توجيه الدعوى إليه ».

ولبيان معنى هذا النص ينبغى التفرقة بين فروض أربعة [١]:

(الفرض الأول): إذا كان الناقل ملتزماً بشحن وتفريغ البضاعة،وعهد بذلك إلى مقاول بحرى ، فإن المقاول لا يسأل إلا قبل الناقل ، ولا يجوز لشخص آخر غير الناقل ،كالشاحن أو المرسل إليه ، توجيه دعوى المسئولية إلى المقاول ، ويظل الناقل وحده مسئولاً قبل صاحب الشأن فى البضاعة عن خطأ المقاول.

(الفرض الثانى): إذا كان الشاحن أو المرسل إليه قد ارتبط مباشرة مع المقاول البحرى على شحن البضاعة أو تفريغها ، فلا يسأل المقاول إلا قبل الشاحن أو المرسل إليه الذى كلفه بالشحن أو التفريغ ، ولا يجوز لغيرهما ، كالناقل مثلاً ، أن يوجه دعوى المسئولية إلى المقاول.

(الفرض الثالث): إذا كان الالتزام بالشحن أو التفريغ يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه ، ولكن عقد النقل أو الإيجار تضمن شرطاً يقوم الناقل أو المؤجر بمقتضاه باختيار المقاول البحرى ، فإن العقد الذى يبرمه الناقل أو المؤجر مع المقاول تنصرف آثاره مباشرة إلى ذمة الأصيل ، أى الشاحن أو المرسل إليه ، ولا يسأل المقاول إلا قبلهما ولا يكون لغيرهما توجيه دعوى المسئولية إليه ، ولكن ذلك مشروط بأن يخطر الناقل أو المؤجر المقاول بأنه يتعاقد معه نيابة عن الشاحن أو المرسل إليه ، فإذا لم يقم بذلك الإخطار ، فلا يسأل المقاول إلا قبل الناقل أو المؤجر الذى كلفه بعمليات الشحن والتفريغ.

---

(١) راجع د. محمود سمير الشرقاوى . السابق رقم ٣٠٩ . ص ٣٠٨.

(الفرض الرابع) : إذا لم يكن الشاحن ملزماً لا قانوناً ولا اتفاقاً بالشحن والتفريغ ، ولم يقم بهما الشاحن أو المرسل إليه ، وإنما قام بهما الناقل بأن عهد إلي المقاول بتنفيذ إحدى العمليتين ، فى هذه الحالة ينطبق نص المادة (١/١٤٩ بحرى) فلا يسأل المقاول إلا قبل من كلفه أى الناقل هنا.

ب- أساس المسئولية :

تقضى المادة (١٥٠ بحرى) بأن يسأل المقاول البحرى عن الأعمال التى يؤديها عن خطئه وخطأ تابعيه. وعلى هذا فإن مسئولية المقاول البحرى لا تقوم إلا عندما يثبت المتعاقد الآخر خطأ المقاول أو خطأ تابعيه ، كأن يثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها حدث بسبب عدم مراعاة المقاول أو تابعيه للأصول الفنية الواجب اتباعها فى شحن البضائع أو فى تفريغها ، أو بسبب استخدام روافع لا تقوى على رفع الطرود أو الحاويات الموضوعة فيها البضائع.

جـ- تحديد مسئولية المقاول البحرى :

تدخل عمليات الشحن والتفريغ ضمن العمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل البحرى للبضائع ، وكثيرا ما يرجع سبب هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إلى خطأ المقاول البحرى أو تابعيه ، ونظراً لأن المشرع البحرى يحدد مسئولية الناقل البحرى الذى لم يرتكب غشاً ولا خطأ غير مغتفر عن هلاك أو تلف البضائع أو تأخير وصولها ، فإنه من العدل والمنطق أن يمتد نظام تحديد المسئولية إلى المقاول البحرى وتابعيه ، ولذا تقضى المادة (١٥١ بحرى) بأن تسرى على المقاول البحرى أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها فى المادة (٢٣٣) من هذا القانون.[١]

---

(١) راجع لاحقاً ص ٣٨٨ .

المبحث الرابع

وكيل العبور

Le transitaire

١- التعريف بوكيل العبور :

قد يكون من اللازم أن تخضع البضاعة لعمليات نقل متتالية ، سواء بطريق البحر فى كل مراحلها أو بطريق البحر فى جزء منها وبطريق البر أو الجو أو النهر فى جزء آخر. ولما كان من الصعب على الشاحن أن يتخذ بنفسه إجراءات استلام البضاعة من الناقل الأول عند نهاية المرحلة الأولي وإبرام عقد نقل آخر وشحن البضاعة من جديد ، وذلك لتكملة الرحلة حتى نقطة الوصول ، فإنه يضطر إلى الاستعانة بشخص يطلق عليه وكيل العبور أو وسيط الترانزيت. ومن هنا فإن وكيل العبور هو الشخص المكلف باستلام البضاعة من الناقل الأول واتخاذ إجراءات إعادة نقلها بواسطة ناقل آخر.(١)

وتنصرف مهمة وكيل العبور إلي القيام بالأعمال القانونية أساساً والأعمال المادية الثانوية لحساب موكله للوصول بين جزئي الرحلة الواحدة للبضاعة بهدف بلوغها غايتها النهائية. وعلى هذا الأساس يقوم وكيل العبور باستلام البضاعة لحساب موكله من الناقل الأول ، وإبرام عقد النقل الثانى ، والتأمين على البضاعة بحسب الأحوال ، كما يتولى إنهاء الإجراءات الجمركية وإيداع البضاعة والمحافظة عليها فى الفترة التى تفصل بين عمليتى النقل.(٢)

ولم يعرض قانون التجارة البحرية لوكيل العبور مما يتعين معه الرجوع إلى القواعد العامة وفقاً لطبيعة المركز القانونى لوكيل العبور ، ولما استقر عليه الفقه والقضاء.

٢- المركز القانونى لوكيل العبور :

اختلف الرأى حول تكييف المركز القانونى لوكيل العبور :

---

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٢٢٦ . ص ١٨٩.

(٢) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٧٢ . ص ٣٧٦.

فذهب رأى إلى اعتبار وكيل العبور ناقلاً ، ولكن يعيب هذا الرأى أن عقد النقل البحرى قوامه التغيير المكانى للبضاعة ، وإذا كان وكيل العبور يتلقى البضاعة فى المكان الذى يبدأ منه النقل الثانى ، فإن هذا لا يعدو كونه التزاماً ثانوياً لا يطغى بحال من الأحوال على التزامه الجوهرى ، فضلاً عن أن عملية تغيير مكان البضاعة التى يقوم بها لا تعدو كونها تحريكاً للبضاعة لمسافة قصيرة لا ترقى إلى وصفها بالغرض الأصلى الذى يربط وكيل العبور بموكله.(١)

وذهب رأى إلى اعتبار وكيل العبور وكيلاً بالعمولة للنقل ، ولكن هذا الرأى منتقد أيضاً ، ذلك أن الوكيل بالعمولة لا يتدخل فقط عند نقطة الفصل بين نقلين ، بل هو يتعهد بتوجيه البضاعة إلى المكان المقصود بوسائل يختارها وتنفيذ عمليات النقل المختلفة من بدايتها إلى نهايتها. أما وكيل العبور فتقتصر مهمته على القيام بالعمليات القانونية وبصفة تبعية بالعمليات المادية للوصول بين جزئين منفصلين من رحلة واحدة للبضاعة. هذا فضلاً عن أن وكيل العبور عليه أن يتبع التعليمات الصادرة إليه من الموكل ، فى حين أن الوكيل بالعمولة يتمتع بحظ وافر من الاستقلال فى عمله.(٢)

لذلك استقر الرأى (٣) على أن وكيل العبور هو مجرد وكيل عادى يمثل الموكل فى الأعمال القانونية التى يبرمها لحسابه ويتعاقد مع الغير باسم موكله. ذلك أن الوكالة بالعمولة تتميز عن الوكالة العادية بالطريقة التى يتعاقد بها الوكيل ، فإذا كان يتعاقد باسمه الشخصى اعتبرت وكالة بالعمولة ، وإذا كان يتعاقد باسم الموكل اعتبرت وكالة عادية.(٤)

بيد أنه قد لا يقتصر دور وكيل العبور على القيام بالدور المرسوم له

(١) راجع د. جلال محمدين . السابق . ص ٢٠٧.

(٢) راجع د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٨٢ . ص ٢١٣.

(٣) د. مصطفى كمال طه . السابق . نفس الموضع ، د. على البارودى . السابق . رقم ١٠٩ . ص١٣١ ، د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ١٢١ . ص ٨٣.

(٤) وبهذا الوصف لا يجوز فى مصر أن يباشر مهنة وكيل العبور إلا شركات القطاع العام (م٢ من القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٦٢).

كوكيل عادى ، فقد يكون فى نفس الوقت وكيلاً للعبور ووكيلاً بالعمولة وناقلاً ، وفى مثل هذه الحالة يتعين تحديد الصفة التى تعاقد بها مع كل عميل على حده وترتيب النتائج القانونية التى تتفق مع هذه الصفة.[١]

٣- آثار عقد وكالة العبور :

يرتب عقد وكالة العبور التزامات على عاتق كل من وكيل العبور والموكل:

أ- التزامات وكيل العبور :

يتعين على وكيل العبور تسلم البضائع من الناقل الأول لحساب موكله ، وتفريعا على ذلك يتعين عليه فحص البضاعة والتحقق من حالتها ، ودفع أجرة النقل ، كما يتعين عليه أن يحفظ حقوق موكله تجاه الناقل الأول الذى تسلم منه البضاعة ، فإذا كان بالبضاعة عجز أو تلف تعين عليه اتخاذ التحفظات والإجراءات الكفيلة بإثباتها ، وتبعاً لما إذا كان هذا الناقل الأول ناقلاً برياً أو جوياً أو بحرياً ، فإذا قصَّر فى ذلك كان مسئولاً قبل موكله عما يصيبه من ضرر نتيجة هذا التقصير.[٢]

كما يتعين على وكيل العبور القيام بإبرام عقد نقل آخر من أجل إنجاز المرحلة الثانية من عملية النقل ، وعادة ما يكون الناقل الثانى محدداً من قبل الموكل.وعليه ، فلا يكون لوكيل العبور الحرية فى التعاقد مع أى ناقل ، وإنما عليه الالتزام بما حدده موكله من شروط فى هذا الإطار. على أنه إذا لم يقم الموكل بتحديد الناقل الثانى أو برسم شروط التعاقد معه ، فيكون لوكيل العبور اختيار هذا الناقل والتعاقد معه بشروط يراعى فيها مصلحة موكله وما جرى عليه العرف فى هذا الخصوص.[٣]

كذلك يتعين على وكيل العبور أن يقوم بالتأمين على البضاعة إذا كان

---

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٢٢٧ . ص ١٩٠.

(٢) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٧٣ . ص ٣٧٨.

(٣)د. جلال محمدين . السابق . ص ٢٠٤.

الموكّل قد أمره بالتأمين . وإذا لم يصدر الموكّل أية تعليمات فى هذا الشأن ، وجب على الوكيل اتباع حكم العادة بافتراض أن الموكل قد قصد الإحالة إليها. والتأمين فى المواد البحرية ذائع ومألوف وعلى وكيل العبور التأمين على البضائع من مخاطر النقل البحرى.(١)

ولا تقتصر إعادة إرسال البضاعة على إبرام عقدى النقل والتأمين ، بل يجب على وكيل العبور العناية بسلامة الشحن عند القيام ، فعليه التحقق من أن البضاعة لم تشحن فى عنابر غير صالحة أو أنها لم تشحن على سطح السفينة خلافاً لبيانات سند الشحن ، وأن البضاعة مصحوبة بالشهادات الصحية المطلوبة عند الوصول ، وأن يرسل لموكله المستندات الجمركية فى الوقت المناسب(٢). ومتى تمت إعادة الإرسال فى ميناء القيام ، تكون مهمة وكيل العبور قد انتهت إذ أنه غير مسئول عن تنفيذ النقل.

هذا ويفرض القضاء على وكيل العبور ، بوصفه محترفاً ، واجب إبداء النصح لموكله ، أو بعبارة أخرى أن يضع خبرته المهنية فى خدمة موكله ، بيد أن ذلك مقصور على المسائل التى تعد من صميم حرفته ومهنته ، فعليه مثلاً إسداء النصح لموكله فيما يتعلق بوسائل أو طريقة إعادة نقل البضائع ، أما النصائح القانونية المحضة ، كعدم تنبيه موكله فى الوقت المناسب إلى التقادم السنوى لدعواه المنصوص عليه فى معاهدة بروكسل١٩٢٤ ، فهى من صميم عمل رجال القانون ووكيل العبور ليس من بينهم .(٣)

ب-التزامات الموكّل:

يلتزم الموكل بأن يدفع إلى وكيل العبور الأجر المتفق عليه وإذا لم يحدد

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٨٣ . ص ٢١٥ ، وعكس ذلك. د. رفعت فخرى . السابق. رقم ١٧٣ . ص ٣٧٨ ، حيث يرى - سيادته - أنه يتعين على وكيل العبور اتباع تعليمات موكله فى هذا الخصوص ، فلو كان قد كلفه بإبرام تأمين على البضاعة تعين عليه إبرام مثل هذا التأمين ، والعكس صحيح . وبالتالى فإذا لم يصدر الموكل إلى وكيل العبور أية تعليمات فى هذا الخصوص ، فلا يعد الوكيل مخطئاً إذا لم يبرم تأميناً على البضاعة.

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٨٣ . ص ٢١٥.

(٣) د. رفعت فخرى . السابق . رقم ١٧٣ . ص ٣٧٩ - ٣٨٠.

الأجر بالاتفاق فإنه يحدد وفقاً للعرف. كما يلتزم الموكل بأن يرد إلى وكيل العبور ما أنفقه من مصروفات فى تنفيذ مهامه ، كمصاريف التفريغ وإعادة شحن البضاعة ، والرسوم الجمركية ، ومصاريف الإيداع فى المخازن ، وأجرة إعادة نقل البضاعة ، ومقابل التأمين وغيرها.

٤- مسئولية وكيل العبور :

لا يسأل وكيل العبور تجاه الموكل إلا عن أخطائه الشخصية أياً كانت درجة جسامة الخطأ. ويجب على الموكل إثبات خطأ الوكيل. وينحصر خطأ الوكيل فى الإهمال فى القيام بأحد الالتزامات التى يفرضها عليه العقد ، ويتمثل فى عدم المحافظة على حقوق موكله ، أو عدم العناية بالبضاعة فى الفترة ما بين النقلين.(١)

وقد ينيب وكيل العبور غيره فى تنفيذ الوكالة. فإذا لم يكن مرخصاً له بالإنابة من قبل الموكل ، اعتبر مسئولا عن خطأ النائب ، كما لو كان هذا الخطأ قد صدر عنه شخصياً . كما يكون الوكيل والنائب متضامنين فى المسئولية ، ولكن فى الفرض الذى يكون فيه الموكل قد رخص لوكيل العبور بإنابة شخص ما دون تحديد فإن مسئولية الوكيل تنحصر فى هذه الحالة فى خطئه فى اختيار نائب غيرمناسب ، أو عن الأخطاء التى صدرت منه فى إعطاء التعليمات.(٢)

ويلتزم وكيل العبور بتعويض الموكل عن كامل الضرر الذى سببه بخطئه ، ويقدر هذا الضرر وفقاً للقواعد العامة ، وتخضع دعوى المسئولية العقدية المرفوعة من الموكل على وكيل العبور للقواعد العامة ، ذلك أنه لا توجد أية قاعدة خاصة فى هذا الشأن.(٣)

ويجوز أن يتضمن العقد شروطاً تعفى وكيل العبور من المسئولية أو شروطاً تحد منها ، وهذه شروط صحيحة ، كقاعدة عامة ، شريطة ألا تخل بالالتزامات الجوهرية لوكيل العبور أو بحسن النية فى تنفيذ العقد ، كأن يصدر

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٨٤ . ص ٢١٦.

(٢) د. جلال محمدين . السابق . ص ٢٠٩.

(٣) د. مصطفى كمال طه . السابق . نفس الموضع.

منه خطأ جسيم أو غش. وعلى أى الأحوال فإن وكيل العبور يعفى من المسئولية، طبقاً للقواعد العامة ، متى كان الضرر الذى أصاب الموكّل راجعاً إلى القوة القاهرة أو السبب الأجنبى أو خطأ الموكّل نفسه.(١)

المبحث الخامس

السمسار البحرى

Le Courtier Maritime

١- التعريف بالسمسار البحرى :

السمسار البحرى هو الشخص الذى يقوم بالتوسط بين أطراف العقود البحرية المختلفة والتقريب بين وجهات نظر أطرافها تمهيداً لإبرامها بعد أن تعددت مجالات الاستثمار البحرى ، وأصبح من الصعب فى كثير من الأحيان إبرام عقود بيع وشراء السفن أو عقود النقل البحرى أو عقود التأمين البحرى دون تدخل وسيط. فالسمسار البحرى يقوم بالتوسط بين الناقل والمسافر والشاحنين فى عقد النقل البحرى ، وبين المؤمن البحرى والمستأمن فى عقد التأمين البحرى ، وبين بائع السفينة ومشتريها فى عقد بيع السفينة.

ولم يعرض قانون التجارة البحرية للسمسار البحرى مما يتعين معه الرجوع للقواعد العامة التى يتضمنها عقد السمسرة ولأحكام العرف البحرى.

وجدير بالذكر أن عقد السمسرة يعتبر دائماً عملاً تجارياً من جانب السمسار ، وفقاً لقانون التجارة ولكنه قد يكون عملاً مدنياً أو تجارياً من جانب العميل الذى يفوّض السمسار حسب الأحوال.

٢- آثار عقد السمسرة :

يرتب عقد السمسرة التزامات على عاتق كل من السمسار البحرى والعميل:

---

(١) د. جلال محمدين . السابق . نفس الموضع.

أ-التزامات السمسار البحرى:

يتمثل الالتزام الأساسى الذى يقع على عاتق السمسار البحرى فى التقريب بين طرفى العقد البحرى دون أن يكون هو نفسه طرفاً فى هذا العقد لا بصفته أصيلاً أو وكيلاً.

ومع ذلك فقد يقوم السمسار ، فضلاً عن المهمة الأصلية له ، بترجمة سندات الشحن ومشارطات الإيجار وتولى الإجراءات الإدارية اللازمة لدخول السفن فى الموانى وخروجها منها. ولا يعمل السمسار إلا بناء على تفويض من أحد طرفى العقد أو منهما معاً ، وتنتهى مهمته عند التوفيق بين طرفى العقد ، حتى إذا ما أبرم العقد بينهما ، فلا يكون السمسار مسئولاً عن تنفيذه.(١)

ب-التزامات العميل:

يتعين على العميل ، سواء أكان أحد طرفى العقد أم الطرفين معاً ، أن يدفع للسمسار الأجر المتفق عليه وهو ما يطلق عليه «عمولة السمسرة» ، ويكون الأجر عادة عبارة عن نسبة مئوية يحددها عقد السمسرة من أجرة النقل أو قسط التأمين أو ثمن السفينة ، فإذا لم يحدد العقد أجراً تعين إتباع عرف الميناء الذى تمت فيه السمسرة ، مع مراعاة ما بذله السمسار من جهد ، وقيمة الصفقة التى توسط فى إبرامها. كما يلتزم العميل بأن يرد إلى السمسار ما يكون قد أنفقه من مصاريف فى سبيل إبرام العقد وإنجاز مهمته إذا كان العميل قد كلفه بالقيام بأمور تقتضى إنفاق هذه المصاريف.

٣- مسئولية السمسار البحرى:

يسأل السمسار البحرى قبل عميله عن الخطأ الذى يرتكبه فى تنفيذ عقد السمسرة ، كما لو أخفى عنه بعض المعلومات الجوهرية التى تتعلق بمحل العقد أو بشخص المتعاقد الآخر ، والتى ما كان العميل يقدم على إبرام الصفقة التى توسط السمسار فى إبرامها ، لو أنه كان على بينة من هذه المعلومات قبل التعاقد ، متى ثبت أن هذه المعلومات كانت معلومة للسمسار.(٢)

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣١٢ . ص ٣١٠.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣١٤ . ص ٣١١.

الباب الثالث
استغلال السفينة
L'exploitation du Navire

تمهيد وتقسيم :

يتخذ استغلال السفينة ، بوصفها أداة الملاحة البحرية ، صوراً متعددة ، فقد يستغلها مجهزها ، سواء أكان مالكا لها أم مستأجراً إياها ، فى نقل بضائع الغير ، أو فى نقل الأشخاص من ميناء إلى آخر لقاء أجر معلوم ، وقد يستغلها مجهزها فى مساعدة السفن الأخرى فى أداء غرضها الأساسى بقطرها أو بإرشادها داخل الميناء أو خارجه ، وقد لا يتمكن مالك السفينة من استغلالها بنفسه فيقوم بتأجيرها للغير لقاء مقابل معين .

وقد نظم قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ صور استغلال السفينة فى الباب الثالث وذلك فى المواد من ١٥٢ إلى ٢٩١ ، حيث تناول إيجار السفينة فى فصل أول ، وعقد نقل البضائع وعقد نقل الأشخاص فى فصل ثان، والقطر البحرى فى فصل ثالث ، ثم الإرشاد البحرى فى فصل رابع وأخير .

وعلى هذا فإننا نعرض لصور استغلال السفينة فى خمسة فصول على النحو الآتى :

الفصل الأول : إيجار السفينة.

الفصل الثانى : عقد النقل البحرى للبضائع.

الفصل الثالث : عقد النقل البحرى للأشخاص.

الفصل الرابع : القطر البحرى.

الفصل الخامس : الإرشاد البحرى.

الفصل الأول

إيجار السفينة

L'Affrètement Maritime

تمهيد وتقسيم :

إذا كان الاستغلال المباشر للسفينة فى عمليات النقل البحرى عن طريق مالكها هو أوسع صور استغلال السفن انتشاراً ، وأقدمها تنظيماً بواسطة معظم التشريعات البحرية ، فإن ذلك لا ينفى أهمية عمليات إيجار السفن وانتشارها فى العصر الحديث ، ذلك أن استغلال السفينة مباشرة بمعرفة مالكها يستلزم نفقات طائلة وتحيط به المخاطر والاحتمالات خاصة بالنسبة للملاحة الجوالة "Tramps" أو الملاحة غير المنتظمة أى التى تعتمد على فرص العرض والطلب دون أن تخضع لبرامج محددة مقدماً ، بالإضافة إلى الحاجات الاقتصادية المتغيرة لبعض الشركات أو المنشآت التجارية الكبرى التى تتعامل فى المواد الأولية كالفحم والبترول والفوسفات وغيرها ، والتى لا تحتاج إلى تملك السفن بصفة دائمة بقدر حاجتها إلى استئجار سفينة أو جزء من سفينة لتصدير هذه المواد أو استيرادها ، بل إن العصر الحديث يشهد ظاهرة استئجار بعض شركات النقل البحرى نفسها لسفن شركات أخرى ، وذلك لمواجهة طلبات النقل الواردة إليها فى مواسم وأحوال معينة حيث يعجز أسطولها عن تلبيتها.

وإيجار السفينة هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءاً منها مقابل أجرة وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة (م١٥٢ بحرى).

ويتضح من هذا التعريف الفارق بين إيجار السفينة وعقد النقل البحرى ، ذلك أن إيجار السفينة يتميز بوضع سفينة معينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر ، أما عقد النقل البحرى فلا يتضمن أى التزام بوضع سفينة معينة تحت تصرف الشاحن حيث يقتصر التزام الناقل بمقتضاه على نقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر . وعلى هذا فإن الإيجار يتعلق أساساً بسفينة بينما

يتعلق النقل بالتغيير المكانى للبضاعة.

ويتخذ إيجار السفينة إحدى صورتين : فالسفينة قد تؤجر غير مجهزة ، كما أنها قد تؤجر مجهزة :

فأما إيجار السفينة غير مجهزة" Bareboat Charter Party" ، ففيه يلتزم المؤجر بتقديم السفينة للمستأجر لينتفع بها طبقاً لشروط العقد المبرم بينهما ، بيد أن السفينة هنا لا تكون مجهزة بالمؤن أو بالطاقم ، ويكون للمستأجر عليها كل سلطات المالك ، فيكون له حق استعمالها وإدارتها من الناحيتين الملاحية"Gestion Nautique " والتجارية "Gestion Commerciale". فهو الذى يحدد خط سيرها وينظم رحلاتها ، ويزوِّدها بالمؤن ويتعاقد مع الطاقم ، كما يكون له ، كقاعدة عامة ، استعمالها فى نقل بضائع الغير بمقتضى عقود نقل بحرى.

وأما إيجار السفينة مجهزة فيقتضى وضع المالك سفينته تحت تصرف المستأجر مجهزة بطاقمها ومعدات الملاحة. وإيجار السفينة مجهزة يكون على وجهين ، فهو إما أن يتم بمقتضى مشارطة إيجار زمنية أو مشارطة بالرحلة :

فأما عن مشارطة الإيجار الزمنية "Time Charter party "، فإن الإدارة التجارية للسفينة تنتقل فى هذا النوع من الإيجار إلى المستأجر فى حين يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة ، أى السلطة على قيادة السفينة وإدارتها من الناحية الفنية والتى يباشرها المالك (المؤجر) بواسطة الربان ، وذلك مالم يتفق الطرفان فى مشارطة الإيجار الزمنية على أن تنتقل إلى المستأجر الإدارتين التجارية والملاحية معا.

وأما عن مشارطة الإيجار بالرحلة"Voyage Charter party "، فإنه لا يكون للمستأجر فى هذا النوع من الإيجار أية سلطة على السفينة ، فلا تنتقل إليه لا الإدارة التجارية ولا الإدارة الملاحية حيث يحتفظ المالك (المؤجر) بهما ، وكل ما يلتزم به هذا الأخير هو وضع السفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لرحلة أو لرحلات معينة.

وقد عرض قانون التجارة البحرية لإيجار السفن فى الفصل الأول من الباب الثالث فى المواد من ١٥٢ إلى ١٩٥ حيث تناول الأحكام العامة التى تنطبق على جميع عقود إيجار السفن فى المواد من ١٥٢ إلى ١٦٠ ، وعالج إيجار السفينة غير مجهزة فى المواد من ١٦١ إلى ١٦٧ ، ثم نظم إيجار السفينة مجهزة بنوعيه فى المواد من ١٦٨ إلى ١٩٥.

وعلى هذا فإننا سنقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث على النحو الآتى :

المبحث الأول: الأحكام العامة فى عقود إيجار السفن.

المبحث الثانى: إيجار السفينة غير مجهزة.

المبحث الثالث: إيجار السفينة مجهزة.

المبحث الأول
الأحكام العامة فى عقود إيجار السفن

عالج قانون التجارة البحرية الأحكام العامة التى تتعلق بعقود إيجار السفن فى المواد من ١٥٢ إلى ١٦٠ ، حيث تناول فى هذه المواد بعض المسائل المتعلقة بإبرام العقد وإثباته . وتفصيل ذلك فيمايلى :

(أولا) إبرام عقد إيجار السفينة :

١- أطراف العقد :

يبرم عقد إيجار السفينة بين طرفين هما المؤجر من ناحية ، والمستأجر من ناحية أخرى . فالمؤجر هو الذى يتعهد بوضع السفينة تحت تصرف الطرف الآخر أو يتعهد بتنفيذ الرحلات التى يطلبها هذا الأخير. ولا يشترط فى المؤجر أن يكون مالكاً للسفينة ، فقد يكون هو الآخر مستأجراً لها ويقوم بإعادة تأجيرها. وأما المستأجر فهو الطرف الذى يسعى من وراء إبرام العقد إلى الانتفاع من السفينة سواء باستئجارها غير مجهزة أو باستئجارها مجهزة لفترة زمنية محددة

أو لرحلة أو رحلات معينة . ويستوى أن يكون المستأجر مالكاً للبضاعة المطلوب نقلها أم لا.

هذا وقد يبرم العقد بين الطرفين مباشرة ، أو يبرم بواسطة ممثلين لهما أو لأحدهما . فإذا كان المؤجر أو المستأجر شخصاً طبيعياً ، فإنه يرتبط بتوقيعه على العقد ، كما يرتبط بالعقد الذى وقعه وكيله أو ممثله نيابة عنه وفى حدود السلطة التى خولها هذا الأخير. أما إذا كان المؤجر أو المستأجر شخصاً معنوياً فإن العقد يجب أن يبرم ويوقّع بواسطة الممثل القانونى لهذا الشخص المعنوى أو من يوكّله فى إبرامه.(١)

ويجوز للمستأجر أن يقوم بتأجير السفينة من الباطن إلا إذا نص عقد الإيجار على خلاف ذلك (م١٥٧/١ بحرى) . وفى هذه الحالة يظل المستأجر الأصلى مرتبطاً بعلاقة مباشرة مع المؤجر حيث يكون المستأجر الأصلى مسئولاً فى مواجهة المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار الأصلى المبرم بينهما (م١٥٧/٢ بحرى) ، ولا تنشأ عن الإيجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن ، ولكن حفاظاً على حقوق المؤجر فإنه يجوز له الرجوع على المستأجر من الباطن بما لا يجاوز ماهو مستحق على هذا الأخير للمستأجر الأصلى، وذلك دون الإخلال بقواعد المسئولية التقصيرية (م١٥٧/٣ بحرى).

وجدير بالذكر أن السمسار البحرى كثيراً ما يتدخل فى إبرام عقد إيجار السفينة ، وذلك لأن السمسرة فى نطاق الأعمال البحرية تؤدى دوراً هاماً بسبب الصفة الدولية لهذه الأعمال والصعوبات التى تقابل المؤجر أو المستأجر فى العثور على ما ينشده ، فى حين أن السمسار بحكم تخصصه يجمع المعلومات عن السفن ورحلاتها فى جميع أنحاء العالم ، ويمكنه بسرعة وسهولة أن يرشد عميله عن فرص وعروض كثيرة يمكنه أن يختار من بينها ما يلائم حاجته .(٢)

---

(١) د. أحمد حسنى . عقود إيجار السفن . منشأة المعارف ١٩٨٥ رقم ١١ ص ١٥ - ١٦.

(٢) د. على جمال الدين عوض . مشارطات إيجار السفن . دار النهضة العربية ١٨٧ رقم ٤٦ ص ٤٢.

٢-الرضا :

يعتبر عقد إيجار السفينة من العقود الرضائية حيث ينعقد بمجرد توافق إرادتى المؤجر والمستأجر الصحيحة والخالية من العيوب ، فلا يشترط لإبرامه صيغة معينة ، كما لا يشترط إفراغه فى شكل خاص.

ويلاحظ أن المستأجر فى عقد إيجار السفينة يكون عادة فى نفس القوة الاقتصادية للمؤجر مما يسمح له بمناقشة شروط العقد ، الأمر الذى يبعد شبهات الإذعان عن العقد ، ومن ثم تنتفى الحاجة إلى حماية المستأجر ، ولذلك فإن إيجار السفينة يخضع للحرية التعاقدية ، كما أن الأحكام المنظمة له فى قانون التجارة البحرية تعتبر أحكاماً مكملة ومفسرة لإرادة المتعاقدين لا تنطبق إلا فى حالة عدم الاتفاق على أحكام أخرى.[١]

وعلى الرغم من كفاية الرضا لصحة العقد فقد يتدخل المشرع فى بعض الأحيان لحماية بعض المصالح فيفرض بعض الشروط التى تجعل مجرد الرضا غير كاف لإبرام العقد. ومن ذلك ما تقضى به المادة (١/١٢ بحرى) من عدم جواز تأجير السفينة المصرية لأجنبى لمدة تزيد على سنتين إلا بعد الحصول على إذن وزير النقل البحرى ، بحيث إذا تم الإيجار بالمخالفة لذلك أى دون الحصول على إذن الوزير المختص طبقت عقوبة الحبس التى لا تزيد على سنة والغرامة التى لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو إحداهما (م٢/١٢ بحرى). ومن ذلك ، أيضاً، ما تقضى به المادة (١/٢٠ بحرى) من عدم جواز قيام مدير الشيوع ، فى حالة ملكية السفينة على الشيوع ، بتأجير السفينة لمدة تجاوز سنة إلا بإذن من الملاك.

وجدير بالذكر أن قانون التجارة البحرية لم يأخذ بفكرة التجديد الضمنى للعقد عند انتهاء عقد إيجار السفينة ، ومن ثم لا يفترض تجديد عقد إيجار السفينة بعد انتهاء المدة المحددة له (م١٦٠ بحرى) بل ينبغى للتجديد من اتفاق صريح عليه. وحكمة ذلك ، كما تقول المذكرة الإيضاحية ، أن مالك

---

(١)د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٢٩٤ . ص ٢٢٣.

السفينة غالباً ما يؤجرها قبل انتهاء العقود الجارية عليها بحيث تتعاقب الإيجارات بغيرانقطاع ولا يتعطل الاستغلال.

كذلك لا يترتب على بيع السفينة إنهاء عقد إيجارها (م١٥٤ بحرى) بحيث يسرى الإيجار فى مواجهة المشترى. ومع ذلك فإنه عدا السفن التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طناً ، لا يحتج على المشترى بعقد إيجار السفينة إذا زادت مدته على سنة إلا إذا كان مقيَّداً فى سجل قيد السفن (م١٥٥ بحرى).

٣- موضوع العقد :

يعتبر عقد إيجار السفينة من العقود الملزمة للجانبين حيث يرتب التزامات على عاتق طرفيه تختلف باختلاف نوع العقد. ففى عقد إيجار السفينة غير مجهزة يلتزم المؤجر بتسليمها للمستأجر دون تجهيزها بالمؤن أو بالطاقم ، لكى ينتفع بها هذا الأخير للمدة المحددة نظير دفع الأجرة المتفق عليها.

وفى عقد إيجار السفينة مجهزة لفترة زمنية محددة يتعهد المؤجر بأن يضع السفينة المؤجرة وطاقمها تحت تصرف المستأجر للمدة المحددة ، وعلى المستأجر أن يدفع الأجرة ، وأن يستعمل السفينة فى الغرض المحدد فى العقد.

أما فى حالة استئجار السفينة مجهزة بالرحلة فإن المؤجر يتعهد بتنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها بالسفينة والطاقم المحددين إن ورد تحديد لهما ، ويتعهد المستأجر بالمعاونة فى تنفيذ هذه الرحلة طبقاً لماهو مبين بالعقد ويدفع الأجرة.

ولما كان الالتزام الأساسى الذى يقع على عاتق المستأجر يتمثل فى دفع الأجرة المتفق عليها والتى يطلق عليها «النولون Nolis » ، فإن المشرع قد أحاط الوفاء بالأجرة للمؤجر بضمانتين هما :

أ- حق حبس البضائع المملوكة للمستأجر :

قرر المشرع البحرى لمؤجر السفينة الحق فى حبس البضائع الموجودة عليها والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها ، بيد أنه

لما كان حبس البضاعة قد يؤدى إلى الإضرار بسير وانتظام شئون الملاحة البحرية ، فإنه يجوز إطلاق سراح البضاعة المحبوسة فى حالة تقديم المستأجر كفالة يقدرها قاضى الأمور الوقتية (م١/١٥٨ بحرى) . وحتى فى الحالة التى يصر فيها المؤجر على استعمال الحق فى الحبس ، فإنه يجب على قاضى الأمور الوقتية أن يأمر بإخراج البضائع من السفينة وإيداعها عند أمين يعينه ، وله أن يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها ، ويعيِّن ميعاداً للبيع وكيفية إجرائه (م٢/١٥٨ بحرى) وذلك كله حتى لا يتعطل استغلال السفينة.

ب- حق الامتياز :

متى ثبت للمؤجر حق حبس البضائع المملوكة للمستأجر على النحو المتقدم ، وتم البيع ، كان له استيفاء دينه بالأولوية على غيره ، حيث يتقرر للمؤجر امتياز على البضائع المشار إليها ضماناً لدين الأجرة وملحقاتها (م١٥٩ بحرى).

(ثانيا) إثبات عقد إيجار السفينة :

خرج المشرع البحرى على قاعدة حرية الإثبات فى المواد التجارية وأوجب إثبات عقد إيجار السفينة بالكتابة عدا إيجار السفينة التى لا تزيد حمولتها على عشرين طناً (م١٥٣ بحرى). وعلى هذا فإن اشتراط الكتابة بالنسبة لعقد إيجار السفينة إنما هو للإثبات فقط وليس لانعقاد العقد حيث يعتبر عقد إيجار السفينة عقداً رضائياً لا يشترط لصحته إفراغه فى شكل خاص.

ولما كان القانون لا يتطلب شكلاً معيناً لإثبات عقد إيجار السفينة ، ولما كان هذا العقد عقداً رضائياً فإن الأطراف أحرار فى تضمين عقدهم ما شاءوا من الشروط ، على أنه غالباً ما يتضمن عقد الإيجار بيانات معينة تعتبر بمثابة العناصر الأساسية للاتفاق وتتمثل فى السفينة والحمولة والأجرة ، وذلك بالإضافة إلى ما يعن للأطراف إيراده من شروط مثل شرط الفسخ "Cancelling Clause" وشرط التحكيم "Arbitration Clause" ، وغيرها من الشروط التى لا يجدى معها فى الإثبات الاستناد إلى الذاكرة وشهادة الشهود ، وتبدو معها أهمية الكتابة.

وإذا كان الأصل أن يقوم أطراف عقود إيجار السفن بتحرير عقودهم بأنفسهم ثم توقيعها ، فإن الوضع الغالب في العصر الحديث أن يتم إبرام عقود إيجار السفن عن طريق توقيع الأطراف على نماذج مطبوعة لهذه العقود تشتمل على الشروط الدارجة فى هذا الخصوص بعد ملء بياناتها المتروكة على بياض بما يناسب ظروفهم. وهذه النماذج المطبوعة لعقود إيجار السفن تسمى : مشارطات الإيجار النموذجية "Charte Parties - Charter parties" وقد قامت بوضعها التجمعات البحرية فى الدول البحرية الكبرى خاصة انجلترا والولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا ، وفرضتها الظروف التاريخية والاقتصادية على المجتمعات البحرية فى مختلف بقاع العالم البحرى الحديث.(١)

وهذه المشارطات النموذجية على نوعين : **(الأول)** مشارطات إيجار عامة، وتستخدم لشحن البضائع العامة "General Gargo" سواء أكانت مشارطات إيجار سفن غير مجهزة أم مشارطات إيجار سفن مجهزة لفترة زمنية أو لرحلة أو لرحلات معينة(٢). **(والثانى)** مشارطات إيجار خاصة ، وتستخدم لشحن أنواع معينة من البضائع بحيث تستخدم كل مشارطة فى كل حالة تتناسب مع العملية التى وضعت من أجلها ، كما هو الشأن بالنسبة لمشارطات إيجار السفن الخاصة بنقل الفحم والبترول والقمح والأخشاب وغيرها.(٣)

---

(١) كانت عقود إيجار السفن تسمى بمشارطات إيجار السفن فى التقنين البحرى المصرى الملغى ، ولا زالت هذه التسمية الأخيرة ذائعة الصيت فى التشريعات البحرية الحديثة كالتشريع الفرنسى الخاص بعقود إيجار السفن والنقل البحرى لعام ١٩٦٦ ، كما أنها منتشرة فى العمل وفى مؤلفات الفقه البحرى المقارن.

(٢) راجع بشأن مشارطات الإيجارالعامة "General Charter parties":

Barecon A , F . No . 4 - 2 & Barecon B , F . No . 4-3& Shelldemise , F . No 4-4 & Baltime 1939 , F . No . 7-1 & Linertime 1968 , F . No . 7 -11 & New York produce time charter 1946 , F . No . 7-12 & Genocon 1976 , F . No 7-8 & tank vessel voy , F . No . 17-15 and Asba tank voy , F . No . 17-01 , in : M.Cohen , Benedict on Admiralty , 7 th ed ., 1993 . vol . 2 B and 2 C.

(٣) راجع بشأن مشارطات الإيجار الخاصة "Special Charter Parties" :

Coal charter party, Baltcon 1921 " , F. No 5-2 & Fertilizer charter =

المبحث الثانى

إيجار السفينة غير مجهزة

Bareboat Charter Parties

نظم قانون التجارة البحرية عقد إيجار السفينة غير مجهزة فى المواد من ١٦١ إلى ١٦٧ ، حيث عرض لتعريف العقد ، وآثاره ، ثم لتقادم الحقوق الناشئة عنه ، وهو ما نفصله فيمايلى :

(أولاً) تعريف العقد وطبيعته :

عقد إيجار السفينة غير مجهزة هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر - نظير أجر- بوضع السفينة المؤجرة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة ، أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل (م١٦١ بحرى).

وعادة ما يستخدم هذا النوع من الإيجار من جانب الشركات التى قد تحتاج إلى سفن لتلبية طلبات طارئة أو عاجلة دون اللجوء إلى شراء سفن جديدة، حيث يكون الاستئجار أكثر مناسبة من الشراء فى مثل هذه الظروف خاصة فى ظل ارتفاع أسعار السفن [1].

وفى هذا النوع من الإيجار تنتقل إلى المستأجر كل سلطات المالك ويصبح المجهز (المؤجر) بعيداً تماماً عن استغلال السفينة ، فيكون للمستأجر حق استغلال السفينة ، وإدارتها من الناحيتين الملاحية والتجارية ، فهو الذى يحدد كيفية استغلالها وخط سيرها ، وينظم رحلاتها وتموينها ، ويتحمل أعباء المحافظة على البضاعة المنقولة إلى غير ذلك ، ويكون له بحسب الأصل استعمالها فى نقل بضائع الغير أى حق إبرام عقود مع الغير تمكنه من استغلال

== " Ferticon 1942 " F . . No . 6-2 & Grain Charter party " Norgrain 1989 " F . No . 8-6 & Ore charter party " Lamcon 1961 " F . No 12-5 and wood charter party " Nubaltwood 1973 " F . No . 19-4 in , M.Cohen , op . cit ., vol . 2 B and 2 C . 19-4.

(١) د. جلال محمدين . السابق . ص ٢٢٧.

السفينة ، ويظل المؤجر بعيداً عن كل هذا النشاط.[١]

ويعتبر هذا العقد بمثابة إيجار مال منقول يخضع للأحكام التى يتفق عليها الطرفان المتعاقدان ، ثم لأحكام قانون التجارة البحرية ، ثم لأحكام قانون التجارة بوصف العقد عملاً تجارياً بالنسبة لطرفيه ، ويخضع العقد فى النهاية للقواعد الواردة فى القانون المدنى الخاصة بإيجار المنقول.[٢]

(ثانياً) آثار العقد:

يرتب عقد إيجار السفينة غير مجهزة التزامات على عاتق طرفيه ، فيلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة ، كما يلتزم بإصلاح ما يطرأ عليها من تلف. أما المستأجر فيلتزم بالمحافظة على السفينة واستعمالها فى الأغراض المتفق عليها ، ودفع الأجرة ، ورد السفينة عند انتهاء حقه فى استعمالها ، وتفصيل ذلك فيمايلى :

١-التزامات المؤجر:

يرتب عقد إيجار السفينة غير مجهزة على عاتق المؤجر الالتزامات الآتية:

أ- يجب على المؤجر أن يضع السفينة محل الإيجار تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما فى عقد الإيجار ، ويجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه طوال مدة العقد ، وذلك حتى يتمكن المستأجر من الانتفاع بها (م١٦٢/١ بحرى). ويسأل المؤجر عن الضرر الذى يترتب على تسليم السفينة للمستأجر فى حالة غير صالحة للملاحة أو للاستعمال المتفق عليه إلا إذا أثبت أن ذلك ناشئ عن عيب خفى لم يكن من المستطاع كشفه باستعمال العناية المعقولة الذى يبذلها المالك الحريص.[٣]

ب- يلتزم المؤجر ، أيضاً ، بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو بإصلاح القطع التالفة إذا كان التلف ناشئاً عن الاستهلاك العادى لها فى الغرض

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ١٦ . ص ١٣.

(٢) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٦٥ . ص ٦٢.

(٣) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٢٢ . ص ٣٢٠.

المتفق عليه أو عن عيب ذاتى فى السفينة أو حتى عن قوة قاهرة ، فإذا ترتب على هذا التلف تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربع وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التى تبقى السفينة فيها معطلة (م١٦٢/٢ بحرى) . وللمستأجر الحق أيضاً فى التعويض عما يكون قد أصابه من ضرر نتيجة عدم إصلاح السفينة بعد الأربع والعشرين ساعة إذا أثبت أن هذا التأخير فى الإصلاح راجع إلى خطأ المؤجر وذلك طبقاً للقواعد العامة فى المسئولية المدنية.

٢-التزامات المستأجر:

يرتب عقد إيجار السفينة غير مجهزة على عاتق المستأجر الالتزامات الآتية :

أ- يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة واستعمالها فى حدود الأغراض المتفق عليها وذلك وفقاً للخصائص الفنية للسفينة الثابتة فى ترخيص الملاحة (م١٦٣/١ بحرى).

ب- يلتزم المستأجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من أجهزتها وآلاتها (م١٦٣/٢ بحرى) وذلك مالم يكن التلف ناشئاً عن قوة قاهرة أو عيب ذاتى فى السفينة أو عن الاستعمال العادى لها فى الغرض المتفق عليه ، حيث إن إصلاح مثل هذا التلف ، كما رأينا ، يقع على عاتق المؤجر (م١٦٢/٢ بحرى).

جـ- ولما كانت الإدارة الملاحية للسفينة تثبت للمستأجر ، فإنه يلتزم بالتالى بتعيين البحارة وبإبرام عقود العمل معهم ، كما يلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التى تقع على عاتق رب العمل ، بالإضافة إلى تحمله مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها (م١٦٤ بحرى).

د- يلتزم المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليها ، وقد قرر له المشرع ضمانتين لاستيفائها هما حق الحبس وحق الامتياز كما ذكرنا منذ قليل.

هـ- يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار بالحالة التى

كانت عليها وقت أن تسلمها ، وذلك مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادى ، ويكون الرد فى ميناء تسليم السفينة إليه إلا إذا اتفق على خلاف ذلك (م١٦٥/١ بحرى) ، هذا فضلاً عن التزامه برد ما كان على السفينة من مؤن بالحالة التى كانت عليها وقت تسليم السفينة إليه ، وإذا كانت هذه الأشياء مما يهلك بالاستعمال التزم برد ما يماثلها (م١٦٥/٢ بحرى).

فإذا تأخر المستأجر فى رد السفينة لسبب يرجع إليه التزم بأن يدفع ، على سبيل التعويض الجزافى ، ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوماً الأولى ، ويدفع ما يعادل مثلى الأجرة عن أيام التأخير التى تزيد على ذلك ، مالم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار (م١٦٥/٣ بحرى).

و- وأخيرا فإن المستأجر يلتزم بالضمان قبل المؤجر حال رجوع الغير على ذلك الأخير لسبب يرجع إلى استغلال السفينة (م١٦٦ بحرى) ذلك أنه يخشى من رجوع الغير على المؤجر لتعويض هذه الأضرار فى حين أن المستأجر هو الذى يكون مجهزاً للسفينة وقائماً بإدارتها ملاحياً وتجارياً ، ومن ثم متبوعاً من كل من الربان والبحارة ، ومسئولاً عن أفعالهم فى مواجهة الغير إذا سببت السفينة أضراراً لهذا الغير أثناء مدة الإيجار كتصادم راجع إلى خطأ الربان على سبيل المثال.

(ثالثا) تقادم الدعاوى الناشئة عن العقد :

تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير المجهزة ، سواء منها ما يرفعه المؤجر على المستأجر أو العكس ، بمضى سنتين من تاريخ رد السفينة إلى المؤجر ، أو من تاريخ شطبها من سجل السفن فى حالة هلاكها (م١٦٧ بحرى).

المبحث الثالث

إيجار السفينة مجهزة

تمهيد وتقسيم :

فى هذه الصورة من صور إيجار السفينة يقوم المالك بتأجير السفينة كلها أو جزء منها إلى شخص لينقل بضاعته عليها أو فى جزء من عنابرها ، وهنا أيضاً يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر ، بيد أن التزامه هذه المرة يجاوز هذا الحد ، إذ يلتزم بأن تكون السفينة مجهزة بالأدوات والمؤن والطاقم.

وينقسم إيجار السفينة مجهزة إلى صورتين :

(الأولى) : صورة التأجير بالمدة أو مشارطة الإيجار الزمنية ، وفيها تنتقل إلى المستأجر سلطة إدارة السفينة فى جزء منها حيث تكون له الإدارة التجارية فى حين يستبقى المؤجر الإدارة الملاحية ، أى السلطة على قيادة السفينة وتسييرها وتموينها والتى يباشرها لحسابه الربان.

(والثانية) : صورة التأجير بالرحلة أو مشارطة الإيجار بالرحلة ، وفيها يحتفظ المؤجر بإدارة السفينة من الناحيتين الملاحية والتجارية ، ولا تنتقل إلى المستأجر أية سلطة ، ومن ثم ينصب العقد على تمكين المستأجر من الانتفاع بالسفينة لرحلة أو لرحلات معينة.

وقد نظم قانون التجارة البحرية إيجار السفينة مجهزة فى المواد من ١٦٨ إلى ١٩٥ ، وقد خصص المواد من ١٦٨ إلى ١٧١ للأحكام العامة التى تنطبق على هذا الإيجار أياً كانت صورته ، ثم عالج فى المواد من ١٧٢ إلى ١٧٨ التأجير بالمدة ، وفى المواد من ١٧٩ إلى ١٩٥ التأجير بالرحلة.

وعلى هذا فإننا نعرض لإيجار السفينة مجهزة فى ثلاثة مطالب على النحو الآتى :

المطلب الأول: الأحكام العامة فى إيجار السفينة مجهزة.

المطلب الثانى: التأجير بالمدة (مشارطة الإيجار الزمنية).

المطلب الثالث: التأجير بالرحلة (مشارطة الإيجار بالرحلة).

المطلب الأول

الأحكام العامة فى إيجار السفينة مجهزة

تتمثل الأحكام العامة التى أوردها قانون التجارة البحرية لتنطبق على نوعى إيجار السفينة مجهزة فى تعريف هذا النوع من الإيجار ، وفى تحديد مسئولية كل من المؤجر والمستأجر ، وفى بيان تقادم الدعاوى الناشئة عن الإيجار. وتفصيل ذلك فيمايلى :

(أولا) : تعريف عقد إيجار السفينة مجهزة :

عقد إيجار السفينة مجهزة هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر ، بشرط أن تكون هذه السفينة كاملة التجهيز أى عليها المؤن والأدوات والبحارة ، وذلك لمدة زمنية محددة ، أو للقيام برحلة أو برحلات معينة (م١٦٨ بحرى).

(ثانيا) : مسئولية المؤجر :

عاملت المادة (١٦٩ بحرى) المؤجر كما لو كان ناقلاً فقررت أن يكون المؤجر مسئولاً عن الضرر الذى يصيب البضائع التى يضعها المستأجر فى السفينة، غير أنه يمكنه دفع هذه المسئولية إذا أثبت أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة، وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه فى تنفيذها. وعلى ذلك فإن المؤجر حتى يتلخص من مسئوليته لا يلتزم بإثبات السبب الأجنبى الذى أدى إلى إحداث الضرر ، بل عليه فقط إثبات قيامه بتنفيذ التزاماته وأن الضرر لم ينشأ عن تقصير منه أو من تابعيه فى تنفيذ هذه الالتزامات.

(ثالثا): مسئولية المستأجر :

إذا كان المؤجر مسئولاً عن الضرر الذى يصيب البضائع ، فإن المستأجر ،

بالمقابل ، يكون مسئولاً عن الضرر الذى يصيب السفينة والبضائع المشحونة فيها إذا كان هذا الضرر ناشئاً عن سوء استغلاله للسفينة أو عن عيب فى البضاعة التى وضعها فيها (م١٧٠ بحرى).

(رابعاً) التقادم :

تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزة بمضى سنتين ، ويبدأ سريان المدة ، فى حالة التأجير بالمدة ، من تاريخ انقضاء مدة العقد أو من تاريخ انتهاء الرحلة الأخيرة إذا امتدت المدة بحكم القانون فى الفرض الذى تنقضى فيه مدة الإيجار أثناء السفر ، أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار فى تنفيذه مستحيلاً (م١/١٧١ بحرى).

أما فى حالة التأجير بالرحلة ، فتسرى مدة التقادم من تاريخ انتهاء كل رحلة ، أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذى جعل بدء الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلاً. وتنتهى الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وإنزال البضائع التى وضعها المستأجر فيها (م٢/١٧١ بحرى).

وأخيراً فإن مدة التقادم فى حالة هلاك السفينة تسرى من تاريخ شطبها من سجل السفن (م٣/١٧١ بحرى).

المطلب الثانى

إيجار السفينة بالمدة[١]

Time charter

عرض المشرع البحرى لتأجير السفينة بالمدة فى المواد من ١٧٢ إلى ١٧٨ من قانون التجارة البحرية ، حيث تناول المقصود بالعقد وبياناته ، وحدّد من تثبت له الإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة ، ثم بين آثار العقد . وتفصيل ذلك فيمايلى :

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن مشارطات الإيجار الزمنية :

M. Wilford & others, time charters, L.L.P. , 1989.

(أولا) : التعريف بعقد إيجار السفينة بالمدة :

عقد إيجار السفينة بالمدة هو : عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة محددة ، فى مقابل أجرة ، سفينة صالحة للملاحة ومطقمة، وذلك لينتفع بها وفقاً لمصالحه فى حدود الشروط المذكورة فى العقد أو التى يقضى بها القانون.(١)

وفي هذه الصورة من الإيجار يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة حيث يباشرها من خلال الربان والبحارة الذين يقوم بتعيينهم ويظلون تابعين له (م١٧٤/١ بحرى) . أما الإدارة التجارية للسفينة فتنتقل إلى المستأجر الذى يكون له حق استغلال السفينة لحسابه ، أى حق استخدامها فى نقل البضائع أو الأشخاص حسبما اتفق عليه فى العقد (م١٧٤/٢ بحرى).

وترجع الحكمة فى توزيع إدارة السفينة فى عقد التأجير بالمدة بين المؤجر والمستأجر ، كما تقول المذكرة الإيضاحية ، إلى أن السفينة توضع تحت تصرف المستأجر لمدة معينة فيستعملها فى شئونه ويوجهها إلى ما تستلزمه هذه الشئون. فقد تخرج السفينة من ميناء الاسكندرية مثلاً متجهة إلى ميناء مرسيليا لتفريغ بضائع المستأجر ثم يعن له وهى فى الطريق أن يوجهها إلى ميناء بيريه لإنزال جزء من البضاعة أو لأخذ بضاعة أخرى ، ولهذا يتعذر فى حالة التأجير بالمدة تعيين نفقات هذا التشغيل مقدماً فلا مناص ، والحال كذلك، من ترك الإدارة التجارية للمستأجر ، وإلزامه بنفقاتها.

وقد ذكرت المادة (١٧٢ بحرى) البيانات التى تذكر فى العقد وهى : اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما ، واسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وأوصافها الأخرى اللازمة لتعيينها ، ومقدار الأجرة وطريقة تقديرها ، وأخيراً مدة الإيجار.

ويلاحظ أن هذه البيانات ليست واردة على سبيل الحصر ، ومن ثم لايترتب على إغفال بعضها بطلان العقد ، وإنما يؤدى التقصير وعدم تضمين

---

(١) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٨١ . ص ٧٥.

العقد لبعض هذه البيانات إلى إضعاف قدرته على إثبات مختلف أوجه الاتفاق.[١]

(ثانيا) : آثار عقد إيجار السفينة بالمدة :

يرتب عقد إيجار السفينة بالمدة التزامات على عاتق كل من المؤجر والمستأجر ، وذلك كمايلى :

١- التزامات المؤجر :

يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما ، ويجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة ، ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها فى عقد الإيجار ، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة العقد (م١٧٣ بحرى).

وعلى هذا فإنه يقع على المؤجر التزام بجعل السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد ، فضلاً عن تجهيزها بالمؤن والأدوات الملاحية اللازمة وبالطاقم الخبير بشئون الملاحة البحرية ، بالإضافة إلى تزويدها بكل ما يلزم لاستغلالها التجارى الذى استؤجرت من أجله ، كتزويدها بأدوات الشحن والتفريغ وغيرها.

٢- التزامات المستأجر :

عددّت المواد من ١٧٤ إلى ١٧٨ من قانون التجارة البحرية التزامات المستأجر فيمايلى :

أ- يلتزم المستأجر بتحمل نفقات الإدارة التجارية للسفينة ، ذلك أن هذه الإدارة تنتقل إليه ، ومن هذه النفقات تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانى والإرشاد ، وحتى يتمكن المستأجر من تنفيذ هذا الالتزام فإنه ينبغى على الربان أن يلتزم بتنفيذ تعليمات المستأجر المتعلقة بهذه الإدارة (م٢/١٧٤ بحرى).

ب- يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التى تكون فيها السفينة

---

(١)د. جلال محمدين . السابق . ص ٢٣٢.

تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة (م١٧٥ بحرى). وتحدّد المادة (١٧٧ بحرى) جزاء عدم تنفيذ المستأجر لالتزامه بدفع الأجرة فتقرر أن المؤجر يسترد حقه فى التصرف فى السفينة إذا لم يستوف الأجرة المستحقة له خلال ثلاثة أيام من تاريخ إعذار المستأجر. وفى هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة فى السفينة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الإخلال بحقه فى طلب التعويض. وتطبيقاً لهذا الحكم تقضى المادة (٣/١٧٨ بحرى) بأن الأجرة لا تخفض إذا ردّت السفينة قبل انتهاء مدة الإيجار إلا إذا اتفق على غير ذلك.

غير أن هناك ثلاث حالات لا تستحق فيها الأجرة كاملة وهى :

(١) الحالة التى تصاب فيها السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجارى واحتاج إصلاحها لمدة تجاوز أربعاً وعشرين ساعة . وهنا تقضى المادة (١/١٧٥ بحرى) بأن الأجرة لا تستحق خلال المدة الزائدة عن الأربع وعشرين ساعة والتى تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستعمال.

(٢) حالة هلاك السفينة أو توقفها بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه. وهنا لا تستحق الأجرة من تاريخ الهلاك أو التوقف (م١/١٧٦ بحرى).

(٣) حالة انقطاع أخبار السفينة ثم ثبوت هلاكها . وهنا تستحق الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها (م٢/١٧٦ بحرى).

جـ- يلتزم المستأجر ، كذلك ، بأن يستعمل السفينة فى الغرض المحدد فى مشارطة الإيجار ، كما يلتزم عند انقضاء العقد برد السفينة إلى المؤجر فى الميناء الذى وضعت فيه تحت تصرفه إلا إذا اتفق على غير ذلك (م١/١٧٨ بحرى) وبأن يردها بالحالة التى كانت عليها وقت أن تسلمها عدا ما ينتج عن الاستعمال العادى ، وموعد الالتزام بالرد هو نهاية عقد الإيجار ، ولكن المشرع قنن ما جرى عليه العمل حال انقضاء العقد أثناء سفر السفينة فقضى بامتداد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة مقابل الأجرة المنصوص عليها فى العقد عن الأيام الزائدة (م٢/١٧٨ بحرى).

المطلب الثالث

إيجار السفينة بالرحلة[1]

Voyage Charter

عرض قانون التجارة البحرية للتأجير بالرحلة فى المواد من ١٧٩ إلى ١٩٥ حيث تناول المقصود بالعقد وبياناته ، وحدّد من تثبت له الإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة ، ثم بيّن آثار العقد. وتفصيل ذلك فيمايلى :

(أولاً) : التعريف بعقد إيجار السفينة بالرحلة :

عقد إيجار السفينة بالرحلة هو : عقد يتعهد بمقتضاه مجهز السفينة (المؤجر) بأن يضع سفينة كاملة التجهيز وفى حالة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو برحلات معينة لقاء الأجرة التى يتعهد المستأجر بدفعها. والرحلة قد تكون بسيطة عندما تقتصر على الإبحار من ميناء إلى آخر، وقد تكون دائرية" Round voyage " عندما تتضمن الذهاب والإياب ، وقد يرد الإيجار على السفينة كلها أو على جزء منها وفقاً للشروط التى يتفق عليها المتعاقدان.[1]

وفى هذه الصورة من الإيجار يحتفظ المؤجر بكل من الإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة (م١٨١ بحرى) وهذا أهم الفروق بين إيجار السفينة بالرحلة وإيجارها بالمدة ، حيث يحتفظ المؤجر فى النوع الأخير بالإدارة الملاحية فقط بينما تسند الإدارة التجارية للمستأجر كما ذكرنا.

وإسناد الإدارتين الملاحية والتجارية إلى المؤجر فى إيجار السفينة بالرحلة أمر منطقى ، ذلك أنه هو الذى يقوم بتجهيز السفينة ، كما أنه يتولى تنفيذ الرحلة البحرية ويكون مسئولاً عنها ، بالإضافة إلى أن المستأجر فى المشارطة بالرحلة يستهدف فقط استخدام السفينة فترة قصيرة لرحلة محددة لنقل

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن مشارطات الإيجار بالرحلة :

F.M. Ventris, tanker voyage charter party, Kluwer, 1986.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى. السابق . رقم ٣٢٥. ص ٣٢٤.

بضائع معينة وتنفيذ عمليات محددة سلفاً وقدرت نفقاتها. ويترتب على احتفاظ المؤجر بالإدارتين الملاحية والتجارية ، أن الربان يكون تابعاً للمؤجر ، فيخضع فى تصرفاته لرقابة هذا الأخير ، كما يتلقى منه الأوامر فى مختلف النواحى الفنية والتجارية الخاصة بإدارة السفينة.(١)

وقد ذكرت المادة (١٧٩ بحرى) البيانات التى يشتمل عليها عقد الإيجار بالرحلة وهى : اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما ، واسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها، ونوع الحمولة ومقدارها وأوصافها ، ومكان الشحن والتفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائهما ، ومقدار الأجرة أو طريقة حسابها ، وبيان الرحلات المتفق على القيام بها.

ويلاحظ على هذه البيانات أنها ليست واردة على سبيل الحصر ، وعلى ذلك يمكن للطرفين الإضافة إليها أو إغفال أحدها وفقاً لما يكون ملائماً لشروط العقد ، وعلى أى الأحوال فإن العقد لا يمكن أن يقوم بدوره فى الإثبات إلا فى حدود ما يذكر فيه من بيانات.

ويقترب التأجير بالرحلة من عقد النقل ، ذلك أن موضوع العقد هو نقل بضاعة معينة على سفينة بمعرفة المؤجر وتحت سيطرته وعلى مسئوليته وبعيداً عن أية سلطة ملاحية أو تجارية للمستأجر . ومع ذلك فإن الإيجار بالرحلة هو عقد إيجار متميز عن عقد النقل من وجوه كثيرة منها :(٢)

١- النقل على الخطوط الملاحية المنتظمة لا تحرر به مشارطة بل سند شحن، وهو يبرم عملاً عند البدء فى تنفيذه أى عندما يعهد بالبضاعة إلى الناقل أو وكيله ، أما الإيجار بالرحلة فيبرم قبل تنفيذه بمدة طويلة ، ولذا يحرر به مشارطة تتضمن كيفية تنفيذه ، وهذه المشارطة هى التى تعتبر الأساس أو المرجع الذى يحكم العقد ، وإذا حرر فيما بعد سند شحن بمقتضاها ، فذلك فقط لإثبات عملية شحن البضاعة ودخولها عهدة المؤجر (الناقل).

---

(١) د. جلال محمدين . السابق . ص ٢٣٦ - ٢٣٧.

(٢) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٢٤٩ . ص ٢٨٢ - ٢٨٣.

٢- المجهز فى النقل بسند شحن على الخطوط المنتظمة يتلقى البضاعة ويتعهد بنقلها من مكان إلى آخر بوسائل متروكة لحريته ، ولهذا يحدد فى السند أن البضاعة تنقل بسفينة معينة أو أية سفينة أخرى لاحقة ، وبهذا تبدو فكرة النقل مسيطرة على إبرام عقد النقل وتنفيذه ، أما فى حالة تأجير السفينة بالرحلة فتسيطر على الطرفين فكرة أخرى إذ يسعى المستأجر بها إلى ضمان وضع سفينة معينة تحت تصرفه ، وهكذا يبدو قصد الإيجار واضحاً.

٣- الناقل فى عقد النقل مستقل فى تنفيذ العقد استقلالاً تاماً عن الشاحن صاحب البضاعة ، فى حين أن تنفيذ النقل فى الإيجار بالرحلة يتطلب تعاون كل من المؤجر والمستأجر حيث يتصرف المؤجر فى علاقته بالمستأجر، فى الإيجار بالرحلة كمؤجر فيما يتعلق بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر ، وكناقل فيما يتعلق بالبضاعة المنقولة.

(ثانيا) :آثار عقد إيجار السفينة بالرحلة :

يرتب عقد إيجار السفينة بالرحلة التزامات على عاتق كل من المؤجر والمستأجر ، وذلك كمايلى :

١-التزامات المؤجر :

يتعين على المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المتفق عليها، وذلك فى الزمان والمكان المتفق عليهما فى العقد ، ويجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها فى عقد الإيجار ، كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها (م١٨٠ بحرى).

وعلى هذا فإنه يقع على المؤجر واجب وضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى حالة صالحة للملاحة طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها ، وتجهيزها بالآلات والأدوات اللازمة للملاحة كالخرائط والبوصلة وغيرها ، وتطقيمها بربان وبحارة من أصحاب الخبرة ، وتموينها بالأغذية والوقود وكل ما يلزم لملاحتها ، وإعداد عنابرها وغرفها وجعلها صالحة لحفظ البضائع.

كذلك يلتزم المؤجر بتنفيذ الرحلة المتفق عليها فى الوقت المحدد فى العقد ، وإذا لم يحدد العقد مدة الرحلة ففى المدة التى اعتادت السفن الوصول فيها بين ميناء القيام وميناء الوصول . ويترتب على ذلك أنه يجب على المؤجر أن يلتزم الطريق المحدد فى العقد بين الميناءين ، فلا يجوز للربان الانحراف عن هذا الطريق حتى لو كان الهدف من ذلك اختصار مدة الرحلة إذ قد يؤدى هذا الانحراف إلى تعرض السفينة والبضاعة للهلاك. ولكن هناك بعض الحالات التى يرى فيها الربان ضرورة الانحراف عن خط سير الرحلة إذا كان من شأن هذا الانحراف تفادى وقوع كارثة للسفينة أو للبضاعة أو لإصلاح عطل لحق بالسفينة.[1]

ويلتزم المؤجر ، أخيراً ، برص وتستيف البضاعة المشحونة حيث يكون له الإدارة الفنية والتجارية للسفينة ، ويجب عليه أيضاً ، المحافظة على البضاعة طوال مدة الرحلة المتفق عليها لحين تسليمها إلى المرسل إليه.

٢- *التزامات المستأجر :*

يرتب عقد إيجار السفينة بالرحلة على عاتق المستأجر التزامين هما :

أ- الالتزام بشحن البضائع وتفريغها :

يلتزم المستأجر بأن يقوم بشحن البضاعة وتفريغها فى المدد المتفق عليها فى عقد الإيجار ، فإذا لم ينص فى العقد على تلك المدد تحددت هذه بالرجوع إلى العرف السائد فى الميناء الذي يجرى فيه الشحن أو التفريغ ، فإذا لم يوجد عرف فى هذا الميناء وجب الرجوع إلى العرف البحرى العام (م١٨٢ بحرى).

والأصل أن تحسب مدة التفريغ استقلالاً عن مدة الشحن ، ولذا تقضى المادة (١/١٨٤ بحرى) بأنه إذا تم الشحن قبل انتهاء المدة المعينة له فلا تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ مالم يتفق على غير ذلك. ولكن حتى لايحرم المستأجر من ثمرة اجتهاده فى إنجاز الشحن أو التفريغ قبل الموعد المحدد لأى منهما فإن المادة (٢/١٨٤ بحرى) تجيز الاتفاق على منح

---

(١) د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ٢٨٤ . ص ٢٨٩.

المستأجر مكافأة عن الإسراع فى إنجاز الشحن أو التفريغ"Dispatch Money"

ولكن ما الحل إذا لم يتم الشحن أوالتفريغ فى المدد الأصلية التى يحددها العقد أو العرف ؟ تجيب على هذا السؤال المادة (١٨٣ بحرى) عندما تقرر أنه إذا لم يتم الشحن أو التفريغ فى المدة الأصلية التى يحددها العقد أو العرف سرت مهلة إضافية" Demurrage" لا تجاوز المدة الأصلية . ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يحدده العقد أو العرف. وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تجاوز المهلة الأولى ويستحق عنها المؤجر تعويضاً يومياً يعادل التعويض اليومى المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائداً النصف ، وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى ، ويعد التعويض اليومى الذى يستحق عن المهل الإضافية من ملحقات الأجرة وتسرى عليه أحكامها.

وإذا انقضت المهلة الإضافية الثانية دون أن يتم الشحن ، كان للربان أن يغادر الميناء أياً كانت حالة الشحن ، إذ لا يستطيع أن يؤخر السفر إلى ما بعد ذلك. وللربان بعد انقضاء مدد التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته . ومع ذلك يلتزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع بعد إنزالها من السفينة كإيداعها لدى الجمرك أو لدى أمين (م١٨٥ بحرى) ، وإذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها ، التزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة (م١٨٦ بحرى).

ب- الالتزام بدفع الأجرة :

يلتزم المستأجر بدفع الأجرة ، وهو الالتزام الأساسى المقابل لالتزام المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر . وللطرفين المتعاقدين مطلق الحرية فى اختيار الطريقة التى يتم بها تحديد الأجرة. وإذا سكت العقد عن تحديد الأجرة فتحدد بالرجوع إلى العرف. ويضاف إلى الأجرة بعض الملحقات كالمبلغ المستحق نظير التأخير فى الشحن والتفريغ.[1]

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٢٢ . ص ٢٣٩.

والارتباط بين دين الأجرة وتنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها يثير التساؤل حول آثار عدم التنفيذ الكلى أو الجزئى للرحلة أو الرحلات المقصودة ، ويجيب قانون التجارة البحرية على ذلك التساؤل بعدد من مواده التى تعالج كل منها حالة مختلفة من حالات عدم التنفيذ الكلى أو الجزئى للعقد وذلك كمايلى:

(١) إذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً أو إذا منعت التجارة مع الدولة التى يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة ، ينفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر (م١٨٨ بحرى). ومقتضى هذا الفسخ انقضاء التزامات الطرفين بما فى ذلك التزام المستأجر بدفع الأجرة.

(٢) إذا حالت القوة القاهرة مؤقتاً دون سفر السفينة أو استمرار السفر ، يبقى عقد الإيجار نافذاً دون زيادة الأجرة ودون تعويض. وفى هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته ، وله بعد ذلك أن يعيد شحنها فى السفينة على نفقته أيضاً ، وتستحق عليه الأجرة كاملة (م١٩١ بحرى).

(٣) إذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه ، فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة (م١٩٢ بحرى).

(٤) إذا تعذر وصول السفينة إلى الميناء المعين لتفريغ البضاعة ، وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه (م١/١٩٣ بحرى). ويتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إليه ناشئاً عن قوة قاهرة فيتحمل المستأجر المصروفات (م٢/١٩٣ بحرى).

(٥) إذا أنهى المستأجر عقد إيجار السفينة قبل البدء فى شحن البضائع وجب عليه تعويض المؤجر عما يلحقه بسبب ذلك من ضرر على ألا يجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها (م١٨٩ بحرى).

(٦) إذا طلب المستأجر أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى

الميناء المتفق عليه وجب أن يدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ (م١٩٠ بحرى).

(٧) يسقط عن المستأجر التزامه بدفع الأجرة إذا هلكت البضائع التى وضعها فى السفينة ، ولكن يستثنى من هذا الحكم ثلاث حالات : **(الأولى)** حالة أن ينص العقد على استحقاق الأجرة فى جميع الأحوال ، **(والثانية)** الحالة التى يكون فيها هلاك البضائع ناشئاً عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو عن عيب فيها أوإذا اضطر الربان إلى بيعها أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها أو إذا أمر الربان بإتلافها لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ، ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها فى السفينة ،**(والثالثة)** هى حالة الحيوانات التى تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه (م١٩٤ بحرى).

الفصل الثانى
عقد النقل البحرى للبضائع
Le Contrat de Transport maritime des marchandises

تمهيد وتقسيم:

يعتبر النقل البحري للبضائع من أهم موضوعات القانون البحرى ، ومن أبرز العمليات التي تقوم بها السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية ، نظراً لازدهار التبادل التجارى بين الدول المختلفة فى العالم بأسره ، حيث وجد هذا التبادل التجارى وسيلته المفضلة في النقل البحري ، رغم الأهمية المتزايدة لوسائل النقل البرى والجوى فى هذا العصر ، وذلك لقلة تكاليفه ، ولضخامة الشحنات المنقولة بحراً .

ونقصد بالنقل البحرى للبضائع النقل بمقتضى سند شحن بحرى حيث يتم التعاقد بين الناقل ، سواء أكان مالكاً للسفينة أو مستأجراً إياها ، والشاحن على أن يقوم الأول بنقل بضاعة الثانى بواسطة سفينة عبر البحار من ميناء إلي آخر ، وذلك نظير أجر معلوم .

وقد ارتبط عقد النقل البحرى منذ القدم بالصراع بين الناقلين والشاحنين حيث قسمت الظروف الاقتصادية العالم البحرى إلى قلة ناقلة تملك رءوس أموال ضخمة وأساطيل بحرية هائلة ، وكثرة شاحنة لا تملك سوى بضائعها التى تبغى نقلها من ميناء إلى آخر بيد أنها لا تملك ما تنقل علية نظراً لضعف إمكانياتها الاقتصادية.

وقد أدى انعدام التكافؤ الاقتصادى بين الناقلين والشاحنين إلى اختلال التوازن بين الطائفتين ، وكان من الطبيعى أن تميل الدفة ناحية الطائفة الأقوى اقتصادياً وهى طائفة الناقلين الذين استغلوا هذا التفوق الاقتصادى فى إدراج تحفظات فى سندات الشحن التى يصدرونها تتعلق بمقدار البضاعة وأوصافها ، فضلاً عن تضمين سندات الشحن شروطاً تعفيهم من المسئولية مثل شرط الإهمال " Negligence Clause " الذى كان يعفى الناقل من المسئولية عن أخطاء الربان وأفراد الطاقم ولو وصل هذا الخطأ إلى درجة الغش « fraude »، وسواء أكان هذا الخطأ ملاحياً "Faute Nautique " أم تجارياً "Faute Commerciale ".

هذا ولم يكن أمام الشاحنين - وهم الطائفة الأضعف اقتصادياً - سوى الرضوخ والإذعان للشروط التى يرغب الناقلون فى إدراجها فى سندات الشحن إذ لم يكن أمام القضاء الوطنى فى الدول المختلفة سوى الحكم بصحة هذه التحفظات، وتلك الشروط تطبيقاً لمبدأ العقد شريعة المتعاقدين .

ولم يقتصر الضرر على طائفة الشاحنين ، بل امتد ليشمل شركات التأمين البحرى التى كان الشاحنون يلجأون إليها للتأمين على بضائعهم لضمان حقوقهم من خلال مبالغ التعويض التى سيحصلون عليها فى حالة هلاك البضائع أو تلفها وإفلات الناقل من المسئولية ، حيث اصطدمت شركات التأمين - عند حلولها محل الشاحنين فى مواجهة الناقلين - بالشروط والإعفاءات المدرجة فى سندات الشحن ، فعجزت - بالتالى - عن استرداد المبالغ التى دفعتها للشاحنين .(١)

كما امتد الضرر - أيضاً - إلى البنوك التى تتعامل فى سندات الشحن حيث نالت الشروط والإعفاءات المدرجة فى هذه السندات من الضمان الذى تمنحه للبنوك التى تقدم الاعتمادات المستندية للشاحنين لأن مستورد البضاعة إذا لم يقم بسداد قيمة الاعتماد المستندى المقدم من البنك إلى مصدّر البضاعة، كان من حق البنك أن ينفّذ على البضاعة بموجب مستنداتها التى تحت يده ، ووجود شروط الإعفاء من المسئولية فى سندات الشحن يعطل هذا الضمان من الناحية العملية .(٢)

قانون هارتر الأمريكى : « the Harter Act »

وأمام هذه الأوضاع حاول الشاحنون وشركات التأمين والبنوك فى مختلف الدول الدفاع عن مصالحهم فى مواجهة الناقلين ، وذلك بحثّ المشرعين على إصدار قوانين تعمل على إعادة التوازن المفقود بين مصالحهم من جهة ، ومصالح الناقلين من جهة أخرى ، إلا أن جميع المحاولات قد باءت بالفشل نظراً للقوة الاقتصادية للناقلين وخاصة الانجليز منهم إلى أن أخذ الكونجرس

---

(١) د. فايز نعيم رضوان :السابق . رقم ٢٨٧ ، ص ٢٩٢.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٩٤ ، ص ٤٠١.

الأمريكى بزمام المبادرة وأصدر قانوناً فى ١٣ فبراير ١٨٩٣ يعرف باسم «قانون هارتر »[١]، وذلك فى محاولة للتغلب على سيطرة الناقلين الانجليز فى وقت كانت الولايات المتحدة الأمريكية إحدى الدول الشاحنة .

وفى محاولة قانون هارتر الأمريكى لإعادة التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين استبدل بالحرية التعاقدية التى كان الناقلون يستندون إليها فى إملاء شروطهم على الشاحنين ، قواعد من النظام العام لا يجوز الاتفاق على ما يخالفها وإلا كان البطلان هو الجزاء ، فقضى ببطلان أى شرط يدرج فى سند الشحن يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا كان هذا الهلاك أو التلف ناشئاً عن الإهمال أو الخطأ أو التقصير فى شحنها أو رصها أو المحافظة عليها أو العناية بها أو تسليمها ، وهو ما يعرف بالأخطاء التجارية (م ٢ من القانون) ، وذلك فى مقابل إعفاء الناقل من المسئولية عن الأخطاء فى الملاحة أو فى إدارة السفينة بشرط أن يثبت الناقل أنه قد بذل الهمة الكافية - قبل السفر - لجعل السفينة صالحة للملاحة (م ٣ من القانون) ، كما قرر القانون بطلان أى شرط يدرج فى سند الشحن يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية عن بذل الهمة الكافية لتجهيز السفينة تجهيزاً كاملاً بالرجال والمؤن وجعلها صالحة للملاحة (م٢ من القانون) . [٢]

وقد لاقى قانون هارتر ترحيباً كبيراً فى دول أخرى فأصدرت تشريعات مشابهة له مثل استراليا ونيوزيلندا وكندا ، كما أمكن الإحالة إلى نصوصه فى سندات الشحن كشروط تحكم ما ينشأ عنها من نزاعات .

وكان طبيعياً أن يعتبر الشاحنون الفرنسيون القانون الأمريكى - منذ صدوره - قانوناً مثالياً يحمى حقوقهم دون إجحاف بمصالح الناقلين ، ولكن

---

(١) نسبة إلى السيناتور الأمريكى Micheal D. Harter الذى تقدم بمشروع القانون إلى الكونجرس الأمريكى.

(٢) راجع تفصيلاً بشأن قانون هارتر :
Montier G.F, La Harter Act, thèse, Paris, 1931.

لوحظ أنه لا يمكن حرمان الناقلين الفرنسيين من إدراج شروط الإعفاء من المسئولية مالم يكن ذلك باتفاق دولى حتى لا يضعف مركز الناقلين الفرنسيين أمام الناقلين الأجانب فى المنافسة الدولية ، وذلك لأن الناقل الذى يجد مسئوليته قد حدّدت يستطيع أن يطلب أجرة نقل أقل من تلك التى يطلبها من يعلم أن مسئوليته مشددة ولا يستطيع الخلاص منها ، وهكذا تكون أجور الناقلين الفرنسيين أعلى من أجور الناقلين الآخرين مما يضعف من مركز الأولين. ولهذا ظهرت الحاجة إلى التوحيد الدولى لمركز الناقلين . هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى وجدت بريطانيا - وهى أصل نشأة شرط الإهمال - وجدت نفسها تحت ضغط دول الكومنولث وهى دول شاحنة وليست ناقلة - مطالبة بإدخال أحكام القانون الأمريكى فى القانون الانجليزى .(١)

قواعد لاهاى ١٩٢١ : « Les régles de la Haye 1921 »

إزاء هذه الظروف أقدمت جمعية القانون الدولى "L'Association de droit international" على عقد مؤتمر فى لاهاى عام ١٩٢١ يضم ممثلين عن كافة الطوائف البحرية لمحاولة إقرار تشريع دولى موحد يستمد نصوصه من قانون هارتر الأمريكى ، وقد انتهى المؤتمر إلى وضع مجموعة من القواعد التى تنظم مسئولية الناقل البحرى تعرف باسم « قواعد لاهاى ١٩٢١ » والتى تم إقرارها فى سبتمبر ١٩٢١ على أن تطبق ابتداء من ٣١ يناير ١٩٢٢ ، وقد تضمنت هذه القواعد أهم أحكام قانون هارتر ، ووضعت فى شكل سند شحن نموذجى موحد « Connaissement uniforme » يتعهد أصحاب الشأن بالنقل على أساس ما جاء به من أحكام أهمها بطلان شروط الإعفاء من المسئولية عن الأخطاء التجارية فى مقابل إعفاء الناقل من المسئولية عن الأخطاء الملاحية وبعض الحالات الأخرى .(٢)

---

(١) د. على جمال الدين عوض ، النقل البحرى للبضائع ، دار النهضة العربية ،١٩٩٢ ، رقم ٥٦٤ ، ص ٥٧٧.

R . Rodière , traité général de droit maritime , Affrètements & transport 1967 tome 2 , no 737 , p . 368.

غير أن هذه الصفة الاختيارية لقواعد لاهاى ١٩٢١ قد نالت من أهميتها حيث اقتصر أثرها على الحالات التى يتفق فيها الأطراف على الأخذ بها ، وحيث رفض كثير من الملاك تبنى هذه القواعد اعتماداً على أن مصلحة التجارة تكمن فى حرية التعاقد ، وهكذا ظهر بوضوح أن التوحيد الدولى للقواعد المطبقة على النقل البحرى بسند شحن لا يمكن الوصول إليه بالتطبيق الاختيارى لهذه القواعد، بل لابد من وضع اتفاقية دولية ملزمة تضع هذه القواعد موضع التنفيذ الإجبارى من قبل الدول الموقعة عليها . (١)

معاهدة بروكسل ١٩٢٤ : «La Convention de Bruxelles 1924»

وهذا التوحيد الإجبارى للقواعد المطبقة على النقل البحرى بسند شحن هو ما طالبت به الدول المشتركة فى المؤتمر الدبلوماسى المنعقد فى بروكسل فى اكتوبر ١٩٢٢ حيث شكل هذا المؤتمر لجنة لمراجعة قواعد لاهاى ١٩٢١ وإدخال بعض التعديلات عليها ، وبالفعل انتهت اللجنة إلى وضع مشروع لاتفاقية دولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ، ولكن هذا المشروع لم يوقع وقتئذ حيث كان بحاجة إلى إدخال بعض التعديلات ، فكونت لجنة لمناقشة هذه التعديلات سنة ١٩٢٣ ، غير أن هذه اللجنة لم تفلح فى إدخال أية تعديلات على قواعد لاهاى لتعارض مصالح الناقلين والشاحنين ، واختلاف وجهات النظر بين الدول المختلفة ، وأخيراً تم توقيع مشروع الاتفاقية فى ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ فى بروكسل بواسطة عشر دول معلنة ميلاد اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن . (٢)

---

(١) د. أحمد حسنى ، النقل الدولى البحرى للبضائع ، منشأة المعارف ، ١٩٨٩ ، رقم ١٧ ، ص ٣٤.

(٢) بالفرنسية : Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines régles en matière de connaissements .

- وبالانجليزية : Brussels convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading.

ويتضمن بروتوكول المعاهدة النص على حق الدول الموقعة فى أن تعطى المعاهدة قوة التشريع الداخلى ، أو تضمّن أحكامها تشريعاً داخلياً . ومن الدول التى ضمّنت أحكام المعاهدة فى تشريعها الداخلى بريطانيا حيث أصدرت فى أغسطس ١٩٢٤ تشريعاً يسمى « قانون نقل البضائع بحراً Carriage of goods by Sea Act » احتوى أحكام مشروع المعاهدة بالقدر الذى يهم بريطانيا . كما أصدرت فرنسا فى ٢ أبريل ١٩٣٦ تشريعاً تضمن أحكام المعاهدة ، وقد حل محله قانون صدر فى ١٨يونيو ١٩٦٦ تعتبر أحكامه أكثر اقتراباً من أحكام المعاهدة من سابقه . أما الولايات المتحدة الأمريكية فقد أصدرت فى عام ١٩٣٦ قانون نقل البضائع بحراً تبنت فيه نصوص المعاهدة مع اختلافات بسيطة ، أما مصر فلم تدخل أحكام المعاهدة فى تشريعها الداخلى بل اكتفت بالانضمام إليها بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ ، وأصدرتها فى مرسوم بقانون فى ٣١يناير ١٩٤٤ يقضى بالعمل بها اعتباراً من ٢٩مايو ١٩٤٤.

بروتوكول بروكسل ١٩٦٨ : « Protocol de Bruxelles1968 »

عاشت معاهدة بروكسل ١٩٢٤ مايقرب من أربعين عاماً فى هدوء قدمت خلالها خدمات جليلة للمجتمع البحرى ، حتى تعالت الأصوات داعية إلى مراجعتها وتعديل بعض أحكامها ، فعقدت المؤتمرات واللقاءات لهذا الغرض فى استكهولم عام ١٩٦٣، وفى بروكسل ١٩٦٧، ثم فى بروكسل مرة أخرى عام ١٩٦٨ حيث توصل هذا المؤتمر الأخير إلى إقرار بروتوكول معدّل لبعض الأحكام الواردة فى المعاهدة يطلق عليه « بروتوكول بروكسل ١٩٦٨ » وذلك فى محاولة من المجتمع البحرى لحماية معاهدة بروكسل ١٩٢٤، وتجديد شبابها .

وقد أدخلت انجلترا هذا التعديل فى تشريعها بإصدار قانون جديد لنقل البضائع بحراً عام ١٩٧١ ، ووافقت عليه مصر بالقرار الجمهورى رقم ٤٦٢ لسنة ١٩٨٢ ، وبدأ العمل به فى مصر اعتباراً من ٣٠ أبريل ١٩٨٣.

بروتوكول بروكسل ١٩٧٩ : « Protocol de Bruxelles1979 »

وانطلاقاً من نفس الغاية تم إقرار بروتوكول آخر لتعديل بروتوكول ١٩٦٨

المعدّل لمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ وهو ما يعرف ببروتوكول بروكسل ١٩٧٩ الذى دخل حيز التنفيذ بالنسبة للدول التى صدقت عليه أو انضمت إليه فى ١٤ فبراير ١٩٨٤.

وقد صدّقت على هذا البروتوكول وانضمت إليه : بلجيكا ، وأسبانيا ، والنرويج ، والسويد ، والمملكة المتحدة ، والدانمارك ، وفنلندا ، وإيطاليا ، وهولندا ، وبولندا ، وبالتالى فلم تصدّق عليه مصر أو فرنسا أو الولايات المتحدة الأمريكية .

معاهدة هامبورج ١٩٧٨ : « La Convention de Hambourg 1978 »

لم يكن تعديل بعض أحكام معاهدة بروكسل ١٩٢٤ كافياً لمجاراة التطورات الفنية والسياسية والاقتصادية والقانونية الهائلة التى طرأت على صعيد الملاحة البحرية الدولية :

فعلى الصعيد الفنى « La phaseTechnique » تطورت تقنية صناعة السفن تطوراً كبيراً فى السنوات الأخيرة حيث تم الانتقال من سفن البخار « vessel à vapeur » إلى سفن الموتور « vessel de moteur » إلى السفن المندفعة بالطاقة الذرية « vessel nucléaire » ، الأمر الذى ترتب عليه زيادة حمولة السفن بنسبة كبيرة ، فضلاً عن زيادة سرعتها عما كانت عليه عند التوقيع على معاهدة بروكسل ١٩٢٤.[١]

كما تطورت وسائل الاتصال بين السفن ، وبينها وبين الموانى المختلفة ، وكذا وسائل التنبؤ بالأحوال الجوية نتيجة غزو الفضاء واستخدام الأقمار الصناعية « Satellites artificiels » ، الأمر الذى ترتب عليه زيادة أمن الملاحة البحرية ، وتقلص احتمالات الأخطار التى تتعرض لها السفن وما تحمله من بضائع بما استتبعه ذلك من التفكير فى مراجعة قواعد مسئولية الناقل

---

(1) G . Auchter , Les Régles de Hambourg , Droit Européen des Transports , 1979 , vol XIV , N. 1-2 , p 13.

البحرى بهدف استبعاد بعض صور الإعفاء منها والتى كانت مقبولة عند وضع اتفاقية بروكسل ١٩٢٤.(١)

وعلى الصعيد السياسى - الاقتصادى « La phase politico - économique » ازداد عدد الدول المشاركة فى مجال النقل البحرى الدولى حيث كانت معظم الدول الأفريقية والآسيوية عند وضع معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ترضخ تحت نير الاستعمار ، ولم يكن لها صوت مسموع ذو تأثير على حركة توحيد التشريعات البحرية بما يضمن مصالحها ، ولكن مع بداية الستينات من هذا القرن وانتشار حركات التحرر الوطنى نالت معظم هذه الدول استقلالها ، وشرعت فى بناء اقتصادها ، وشاركت فى الحياة الاقتصادية مع الدول المتقدمة، بل استطاعت بعضها مزاحمة الدول الناقلة فى امتلاك أساطيل النقل البحرى كالهند والصين ، ثم تعالت أصوات هذه الدول مطالبة بتشريع بحرى دولى يضمن مصالحها ، ويحقق لها التوازن بين هذه المصالح ، ومصالح الدول الكبرى على نحو أفضل مما حققته معاهدة بروكسل ١٩٢٤(٢). وذلك من خلال منابر الجمعية العامة للأمم المتحدة وأجهزتها المشاركة فى تنمية هذه الدول ، مثل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (٣)، ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى (٤).

---

(١) د. سعيد يحيى ، مسئولية الناقل البحرى وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج) ، منشأة المعارف ، ١٩٨٦ ، رقم ٨ - ٩ ، ص ١٠ -١١.

(2) M . Laazizi , les Régles de Hambourg et la résponsabilité du transporteur de marchanidises par mer : esquisse d'une evolution thèse , Nantes ., 1986 . p . 8-9.

(٣) بالفرنسية : Conference des Nations - Unies pour le commerce et le developpements (C. N . U . C . E . D) .

- بالانجليزية : United Nations Conference of trade and development (U.N.C.T.A.D).

(٤) بالفرنسية : Commission des Nations - Unies sur le droit commercial international (C . N . U . D . C . I).

- بالانجليزية : United Nations Commission on international trade law (U.N.C.I.T.R.A.L).

أما على الصعيد القانونى « La phase Juridique » فإن معاهدة بروكسل ١٩٢٤قد تعرضت لانتقادات عنيفة حتى بعد تعديلها ببروتوكول ١٩٦٨، وبروتوكول ١٩٧٩ ، وذلك من حيث عدم اتساع نطاق تطبيقها، وغموض بعض مصطلحاتها ، فضلاً عن عدم تحقيقها للتوازن المنشود بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين إذ ظلت الكفة مائلة ناحية الناقلين (١)، ...

وأمام هذه التطورات الفنية والسياسية والاقتصادية ، وتحت تأثير الانتقادات القانونية التى وجهت لمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ حتى بعد تعديلها قررت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى بناء على اقتراح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية إدراج موضوع النقل البحرى للبضائع ضمن الموضوعات ذات الأولوية المطروحة على اجتماعات دورة انعقادها الثانية فى مارس ١٩٦٩ ، وأنشأت لذلك مجموعة عمل من إحدي وعشرين دولة ـ من بينها مصر – لإعداد مشروع اتفاقية دولية جديدة فى هذا الشأن لتحل محل معاهدة بروكسل ١٩٢٤.

وقد أفضت جهود هذه المجموعة إلى وضع مشروع معاهدة جديدة أقرته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى فى دورتها التاسعة فى مايو ١٩٧٦، ثم انعقد مؤتمر دبلوماسى يضم سبعاً وسبعين دولة – من بينها مصر – فى هامبورج بألمانيا لمناقشة هذا المشروع بناء على دعوة من الجمعية العامة للأمم المتحدة بعد توصية من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى ، وذلك فى الفترة من ٦ إلى ٣١ مارس ١٩٧٨ ، وانتهى إلى إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ ، والمعروفة اختصاراً بقواعد هامبورج ١٩٧٨(٢) لتحل محل معاهدة بروكسل ١٩٢٤.

---

(١) راجع فى بعض هذه الانتقادات ، د. محمد بهجت قايد ، مسئولية الناقل البحرى للبضائع فى اتفاقية هامبورج ، دار النهضة العربية ، ١٩٩٢ ، رقم ٤ ص ٦.

(٢)بالفرنسية : Conventions des Nations - Unies sur le transport de marc-handises par mer 1978 (les Régles de Hambourg 1978).

- وبالانجليزية : United Nations Convention of the Carriage of goods by-sea 1978 (the Hamburg Rules 1978).

وقد صدقت مصر على معاهدة هامبورج ١٩٧٨ بقرار رئيس الجمهورية رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ فى ١٠ مارس ١٩٧٩، وتم نشرها فى الجريدة الرسمية والعمل بها اعتباراً من ٣ نوفمبر ١٩٩٠، وذلك بمقتضى قرار وزير الخارجية رقم ٥٣ لسنة ١٩٩١.

وقد نصت المعاهدة فى مادتها الثلاثين على أن يبدأ نفاذها فى اليوم الأول من الشهر التالى لمرور سنة واحدة من تاريخ إيداع وثائق تصديق الدولة العشرين عليها ، أو قبولها لها ، أو موافقتها أو انضمامها إليها ، وبناء على ذلك فقد دخلت المعاهدة حيز التنفيذ من أول نوفمبر ١٩٩٢ وهو أول الشهر التالى لانقضاء عام على تصديق الدولة العشرين عليها وهى زامبيا فى ٧ أكتوبر ١٩٩١ ، لتحل محل معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، ولتحكم النقل البحرى الدولى للبضائع علي نحو يحقق التوازن المنشود بين مصالح الطوائف البحرية المختلفة .

الوضع فى مصر :

كان القانون البحرى القديم الصادر سنة ١٨٨٣ ينظم عقد النقل البحرى للبضائع فى الفصل السابع تحت عنوان " فى سندات المشحونات " ، وفى الفصل الثامن تحت عنوان " في أجرة السفينة " وذلك فى المواد من ٩٩ إلي ١٣٣ . وقد ظل هذا القانون يحكم النقل البحري للبضائع فى مصر ردحاً طويلاً من الزمن ، ولم تتعطل أحكامه حتى بعد انضمام مصر إلي معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤ وبروتوكولها المعدل عام ١٩٦٨.

ولكن لما كانت هذه النصوص قد عفا عليها الزمن وعجزت عن ملاحقة التطورات الملاحية والاقتصادية الهائلة فقد ألغاها قانون التجارة البحرية الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ واستبدلها بأحكام جديدة وردت فى الفصل الثانى من الباب الثالث منه ، وذلك فى المواد من ١٩٦ إلي ٢٤٧. وهذه الأحكام الجديدة مستقاة فى مجملها من معاهدة هامبورج ١٩٧٨ رغم اختلاف نطاق تطبيقهما ،

إذ تطبق المعاهدة على النقل البحرى الدولى الذى يدخل فى نطاق تطبيقها فى حين يطبق قانون التجارة البحرية على النقل البحري الداخلى والنقل البحرى الدولى الذى يخرج عن نطاق تطبيق المعاهدة (١) .

وقد عرّفت المادة (١٩٦) من القانون عقد النقل البحرى بأنه " عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجرة " . وعلى هذا فان عقد النقل البحرى للبضائع هو العقد الذى يلتزم بمقتضاه الناقل - سواء أكان مالكا للسفينة أم مجهزاً لها أم مستأجراً إياها - بنقل بضاعة بواسطة سفينة عبر البحار من ميناء إلى آخر لمصلحة شخص آخر يسمى الشاحن ، وذلك لقاء أجر معلوم .

ويعتبر عقد النقل البحرى للبضائع ذا طبيعة تجارية حسبما يقضى قانون التجارة . فهو عمل تجارى دائماً بالنسبة للناقل لاحترافه ممارسة عمليات النقل البحرى ، وهو عمل تجارى بالتبعية غالباً بالنسبة للشاحن لاتصاله فى معظم الأحيان بنشاطه التجارى .

وفى دراستنا لعقد النقل البحرى للبضائع فى ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فإننا نعرض لابرام العقد وإثباته ، ثم لتنفيذه بما ينطوى عليه هذا التنفيذ من التزامات تقع على عاتق طرفيه ، وأخيراً لمسئولية الناقل البحرى وذلك فى ثلاثة مباحث على النحو التالى :

المبحث الأول : إبرام العقد وإثباته .

المبحث الثانى : تنفيذ العقد .

المبحث الثالث : مسئولية الناقل البحرى .

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن النقل البحرى للبضائع فى ظل معاهدة هامبورج ١٩٧٨ بالمقارنة بمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ كتابنا بعنوان " النقل البحرى للبضائع فى ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ " دار النهضة العربية ١٩٩٧.

المبحث الأول

ابـــرام عقـد النقـــل البحـــرى للبضائع . وإثبـــاته

المطلب الأول

إبرام عقد النقل البحـــرى للبضائع

(أولاً) أطراف العقد :

يبرم عقد النقل البحرى للبضائع بين شخصين هما الناقل من جهة ، والشاحن من جهة أخرى . فالناقل هو الشخص الذى يلتزم بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر لقاء أجر معلوم سواء أكان مالكاً للسفينة أم مجهزاً لها ، أم مستأجرً إياها (م ١٩٨ بحرى) ، والشاحن هو الشخص الذى يتعهد بتقديم بضاعة لنقلها سواء أكان مالكا لها أم بائعاً لها يرسلها لمشتريها ، أم وكيلاً بالعمولة عن مالكها (١).

وهكذا فإن عقد النقل البحرى للبضائع هو عقد ثنائى الأطراف يبرم بين الناقل والشاحن ، وهو يظل ثنائياً حتى إذا كان المرسل إليه البضاعة شخصا آخر خلاف الشاحن حيث إنه إذا كان عقد النقل البحرى يعطى المرسل إليه بعض الحقوق تجاه الناقل كما يلزمه تجاهه ببعض الالتزامات إلا أنه لايدخله طرفاً فى العقد (٢).

(ثانياً) الرضـــا :

يعتبر عقد النقل البحرى للبضائع من العقود الرضائية حيث ينعقد بمجرد توافق إرادتى الناقل والشاحن الصحيحة والخالية من العيوب . فلا يشترط لإبرامه صيغة معينة ، كما لايشترط إفراغه في شكل خاص ·

والرضا ضرورى لإبرام العقد . ولذلك فإذا وجد الربان فى السفينة قبل السفر بضائع غير مثبتة فى سند الشحن أو فى إيصال استلام البضاعة فإنه يجوز

---

(١) د. على جمال الدين عوض ، السابق ، رقم ٤٥٢ ، ص٤٥٣.

(٢) د. فايز نعيم رضوان ، السابق، رقم ٢٩٨ ، ص ٣٠٢.

له إخراجها من السفينة أو نقلها بأجرة تعادل أجرة نقل بضاعة من نفس النوع فى نفس محل النقل ، مع احتفاظه بحقه فى المطالبة بالتعويض . أما إذا وجد الربان فى السفينة مثل هذه البضاعة أثناء السفر فإنه يجوز له الأمر بإلقائها فى البحر إذا كان من شأنها إلحاق الضرر بالسفينة أو بالبضاعة المشحونة ، أو إذا كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو مصروفات تزيد على قيمتها ، أو إذا كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً (م ١/٢٠٨بحرى) .

والأصل أن يتم إبرام العقد بإتفاق طرفيه بعد مناقشتهما للشروط الواردة فيه ، غير أن ظروف الممارسات البحرية الحالية جعلت شبهة الإذعان تحوم حول عقد النقل البحرى للبضائع خاصة فى حالة عقد النقل البحرى للبضائع بسند شحن على سفن الخطوط المنتظمة حيث يقتصر دور الشاحن على قبول الشروط الموضوعة من قبل الناقل - الذى يحتكر هذه الخدمة - أو رفضها دون مناقشتها أو تعديلها [١]. مما حذا بالمشرع البحرى فى قانون التجارة البحرية إلى وضع أحكام آمرة لايجوز الاتفاق على مخالفتها تهدف إلى تخفيف غلواء الاشتراطات التى يضعها الناقل ، وتحمى الشاحن وهو الطرف الضعيف فى العقد .

(ثالثا) موضوع العقد :

يعتبر عقد النقل البحرى للبضائع عقداً ملزماً للجانبين حيث يرتب التزامات على عاتق طرفيه . فيلتزم الناقل باستلام البضاعة ونقلها على سفينته ثم تسليمها للمرسل إليه ، ويلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل حتى يتمكن من نقلها ، فضلاً عن دفع أجرة النقل المتفق عليها .

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٣٥. ص ٢٤٨.

المطلب الثانى

إثبات عقد النقل البحرى للبضائع

ســـند الشـــحن

Le Connaissement

خرج المشرع البحرى على قاعدة حرية الإثبات فى المواد التجارية وأوجب إثبات عقد النقل البحرى بالكتابة (م ١٩٧بحرى) . وعلى هذا فإن إشتراط الكتابة بالنسبة لعقد النقل البحرى للبضائع إنما هو للإثبات فقط وليس لانعقاد العقد حيث يعتبر عقد النقل البحرى للبضائع - كما ذكرنا - عقداً رضائياً لايشترط لصحته إفراغه فى شكل خاص .

ويترتب على ذلك عدم جواز إثبات عقد النقل البحرى للبضائع بالشهادة أو القرائن ، وإنما يجوز إثباته بأدلة لاتقل قوة عن الكتابة كاليمين أو الإقرار [١]، أو بإثبات تنفيذ العقد باستلام الناقل للبضاعة ونقلها بالفعل [٢].

وتتخذ الكتابة فى عقد النقل البحرى للبضائع صورة محرر ذائع الصيت لدى شركات الملاحة البحرية هو " سند الشحن " وهو ماسنبحثه فيما يلى من حيث تعريفه ، ووظائفه ، وطرفاه ، وبياناته ، وتداوله ، وعدد النسخ التى تحرر منه ، ثم حجيته فى الإثبات .

(أولاً) تعريف سـند الشحن :

عندما يريد الشاحن نقل بضاعته المتمثلة في طرد أو عدة طرود من ميناء بحرى إلى آخر فإنه يبرم مع الناقل عقداًيتمثل فى وثيقة ذائعة الصيت لدى شركات الملاجة البحرية تعرف باسم " سند الشحن " . وهذه الوثيقة قد تتضمن عقد النقل ذاته أو تكون مجرد وثيقة لإثباته[٣].

---

(١) د. على البارودى . السابق . ١٩٨٣رقم ١١٦ ص ١٤٣.

(٢) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٤٥٩ ص ٤٦٠ .

(٣) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق ،١٩٩٣ رقم ٣٣٧ ص ٣٣٦.

وعلى هذا فإن سند الشحن هو " وثيقة يسلمها الناقل إلى الشاحن يعترف بموجبها الأول باستلام بضاعة الثانى بغية نقلها إلى ميناء محدد"[١].

ويصدر سند الشحن عادة عند شحن البضاعة أو بعد تمام شحنها على السفينة لإثبات واقعة الشحن ذاتها فضلاً عن إثبات استلام الناقل للبضاعة ، ولذا يطلق علي سند الشحن فى هذه الحالة " سند الشحن المشحون Connaissement embarqué" [٢].

(ثانياً) وظائف سند الشحن :

يؤدى سند الشحن فى العمل وظائف ثلاث :

١ - يعتبر سند الشحن دليل إثبات استلام الناقل للبضاعة : إذ يتضمن بياناً بمقدار البضاعة ومواصفاتها كما دونها الشاحن حيث يشترط أن يذكر فى السند صفات البضاعة كما دونها الشاحن ، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما فى ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها . وعلى هذا فإن سند الشحن يعد – فضلا عن إثباته واقعة استلام الناقل للبضاعة من الشاحن – دليلاً علي مطابقة هذه البضاعة المشحونة لمواصفاتها الواردة فى سند الشحن[٣].

---

(1) M.Pourcelet , Le Transport maritime sous Connaissement .Droit Canadien, Americain et Anglais . Les presses de L'université de Montreal , 1972 , N . 14 . p 19.

(٢)قد يسلم الناقل للشاحن عند استلام البضاعة وقبل شحنها إيصالاً يثبت استلامه لها (م ٢/١٩٩بحرى) . ثم يتم استبداله بسند شحن عادى بعد شحن البضاعة بناء على طلب الشاحن. وقد يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند استلام البضاعة وقبل شحنها سند شحن (م ١/١٩٩بحرى) خال من اسم السفينة لسبب أو لآخر ، وهو مايعرف بالسند برسم الشحن أو السند لأجل الشحن " Connaissement reçu pour embarquement " يستطيع الشاحن تحويله الى سند شحن عادى أو مشحون عند شحن البضاعة أو بعد تمام شحنها بأن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على السند يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن (م ٤/١٩٩بحرى) .

(3) M.R.Gouilloud , Droit maritime , Pedone , 1988 , N .540 , p 309.

٢ - يعتبر سند الشحن وسيلة إثبات عقد النقل البحرى للبضائع : فكما ذكرنا يعد عقد النقل البحرى عقداً رضائياً لايشترط لصحته إفراغه فى شكل خاص ، وأن الكتابة شرط لإثباته وليس لانعقاده، وأن شركات الملاحة البحرية قد درجت على الاكتفاء بتحرير سند شحن يتضمن كافة بيانات عقد النقل ليعد وسيله كافية لإثبات هذا العقد بما يحتويه من التزامات تقع على عاتق طرفيه .

٣ - يعتبر سند الشحن سند ملكية البضاعة المشحونة : حيث جرى العمل على اعتباره السند الممثل للبضاعة "Le titre représentatif des marchandises " واعتبار حائزه حائزاً للبضاعة حيازة رمزية " Possession symbolique "[1] فسند الشحن يحرر من نسختين تسلم إحداهما إلى الشاحن بعد توقيعها من الناقل أو من ينوب عنه ، وتعطى هذه النسخة لحاملها الشرعى الحق فى استلام البضاعة والتصرف فيها (م ٢٠١/٢٠٢ بحرى) بوصف هذا السند ممثلاً للبضاعة المشحونة ، وبوصف حامله الشرعى حائزاً لها حيازة رمزية .

ويترتب على ذلك أنه يمكن للشاحن بيع البضاعة المشحونة أو رهنها وهى مازالت فى الطريق ، ويقوم تسليم سند الشحن للمشترى أو للمرتهن مقام تسليم البضاعة ذاتها . ويتم تسليم سند الشحن من الشاحن إلى الغير بإحدى الطرق المذكورة فى المادة (٢٠٣بحرى) وهى حوالة الحق أو التظهير أو المناولة بحيث يكون حاملاً شرعياً لسند الشحن الشخص المبين اسمه فيه، أو المحال إليه إن كان السند إسمياً ، أو حامله إن كان السند لحامله أو مظهراً على بياض أو المظهر إليه الأخير إن كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه (م ٢٠٤ بحرى) .

---

(1) R . Rodiére & E . Du . Pontavice , Droit maritime , 11 e éd. Dalloz 1991 , N 348 , p 266.

(ثالثاً) طرفا سند الشحن :

الأصل أن يحرر سند الشحن بين الناقل والشاحن ، ولكن يغلب أن يتولى التوقيع على سند الشحن ربان السفينة . ولكن هذا التوقيع من الربان لايجعله طرفاً فى السند حيث إنه يوقع عليه بصفته نائبا عن الناقل الذى يظل طرفاً مع الشاحن فى سند الشحن ، وعلى ذلك فإن الربان لايرتبط مباشرة بالشاحن بموجب هذا التوقيع إذ لاتقوم بينهما أدنى علاقة قانونية أو تعاقدية.وإنما يقوم الربان بتنفيذ عقد النقل بصفته تابعاً للناقل وممثلاً له [1].

رابعا: بيانات سند الشحن :

عددت المادة (٢٠٠) من قانون التجارة البحرية البيانات الواجب ذكرها فى سند الشحن . غير أن هذا التعداد – كما ذكرت المذكرة الإيضاحية – غير وارد على سبيل الحصر بل علي سبيل المثال ، وهذا يعني أنه يمكن لطرفى السند إضافة أية بيانات أخرى ، فضلاً عن استطاعتهما إغفال ذكر بيان أو أكثر منها دون أن يترتب علي هذا الإغفال بطلان السند . وذلك بالرغم من تأثير هذا الإغفال على السند حيث لايستطيع القيام بدوره فى الاثبات إلا فى نطاق البيانات التى يتضمنها ، كما لايستطيع القيام بوظيفته الاقتصادية كأداة للتعامل على البضاعة أثناء وجودها فى الطريق إلا إذا كانت البيانات الخاصة بها كاملة .

هذا ويمكن تقسيم البيانات الواجب ذكرها – على وجه الخصوص – فى سند الشحن إلى خمس طوائف هى :

١ – البيانات المتعلقة بالأطراف : وهى اسم وعنوان كل من الناقل والشاحن بصفتهما طرفا سند الشحن . فضلاً عن اسم الربان ، وكذلك اسم وعنوان المرسل إليه إذا كان السند إسمياً أو إذنياً بصفته مستلم البضاعة فى ميناء الوصول .

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٣٩ . ص ٣٣٩.

٢ - **البيانات المتعلقة بشروط النقل :** وهى أجرة النقل إذا كانت مستحقة بالكامل عند الوصول أو الجزء المستحق منها ، فضلاً عن ذكر حصول النقل على سطح السفينة إذا كان النقل يجرى بهذه الكيفية .

٣ - **البيانات المتعلقة بتوقيع السند :** وهى ذكر مكان إصداره ، وتاريخ هذا الإصدار ، وعدد النسخ التى حررت منه .

٤ - **البيانات المتعلقة بالرحلة :** وهى اسم السفينة إذا صدر سند الشحن وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه ، فضلاً عن ذكر مينائي الشحن والتفريغ .

السند لأجل الشحن : Connaissement reçu Pour embarquement

الأصل أن يصدر سند الشحن عند إجراء عملية شحن البضاعة ، أو بعد إجرائها متضمنا بياناً باسم السفينة التى يتم النقل عليها ، وذلك حتى يتمكن الشاحن أو المرسل إليه من معرفة السفينة التى تنقل عليها البضاعة ، والاستعلام عن ميعاد وصولها لسحب البضاعة منها . ولكن يحدث فى العمل أن لايتمكن الناقل من شحن البضاعة فور استلامها من الشاحن فيتسلمها على الرصيف أو فى مخازنه ، ويقوم بتسليم الشاحن سند شحن خالٍ من تعيين السفينة التى يتم النقل عليها ويسمى السند الذى يحرر على هذا الوجه بالسند لأجل الشحن أو السند للشحن أو السند برسم الشحن ،أى السند بقصد الشحن لا المشحون فعلاً.

ويحقق السند لأجل الشحن مزايا لكلٍ من الناقل والشاحن : فالناقل قد لاتسمح له ظروفه دائماً بتعيين السفينة التى ستنقل عليها البضاعة ، وبالتالى يستجيب السند لأجل الشحن لظروف شركات الملاحة التى تتولى النقل ، كما أنه يمكن الناقل من تنظيم عملية تستيف ورص البضاعة فى السفينة بالكيفية التى يراها ، فضلاً عن أنه يمكن الناقل من المطالبة بأجرة النقل دون انتظار لشحن البضاعة (١).

ومع ذلك فإن السند لأجل الشحن له عيوب تتمثل فى أن حائزه لايعرف

---

(١) د. مصطفى كمال طه - السابق . رقم ٣٤٥ ص ٢٥٦ .

مكان البضاعة وليس فى إمكانه التعرف على ما إذا كانت البضاعة قد شحنت أم لا بل وأكثر من ذلك لايستطيع أن يعرف متى تصل البضاعة حيث إن الناقل يتولى شحن البضاعة على السفينة التى يجدها أو التى تناسبه [١]. ومن عيوبه أيضاً أن البضائع قد تهلك قبل شحنها لسبب أو لآخر أو يلحقها تلف يحول دون شحنها ، كما قد يقوم الناقل بشحن البضائع على سفينة مملوكة لشركة أخرى فى الوقت الذى يكون السند لأجل الشحن الذى صدر بشأنها متداولاً مما يؤدى الى صعوبة تحديد حقوق حامل هذا السند [٢].

هذا وقد اعترف قانون التجارة البحرية بالسند لأجل الشحن حيث قرر وجوب إصدار الناقل بناء على طلب الشاحن عند استلامه البضاعة سند شحن (م١٩٩/١ بحرى) ،ثم بيّن كيفية تحويله إلى سند شحن عادى أو مشحون عند إجراء الشحن أو بعد إجرائه وذلك بطلب الشاحن من الناقل أو من ينوب عنه وضع بيان على السند يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن (م ١٩٩/٤بحرى) . فإذا لم يطلب الشاحن من الناقل وضع هذا البيان الذى يفيد حصول الشحن بالفعل على سفينة أو سفن معينة ، فإن عقد النقل البحرى للبضائع يظل محكوماً بالسند من أجل الشحن بصفته سند نقل البضائع بحراً وهو سند شحن صحيح يثبت استلام الناقل للبضاعة، ويثبت عقد النقل البحرى ، ويمثل البضاعة غير أنه لايثبت واقعة الشحن .

وعليه فان تنظيم سند الشحن فى قانون التجارة البحرية لم يعد قاصراً على سند الشحن العادى " المشحون " "Connaissement embarqué" وإنما ينصرف هذا التنظيم أيضاً إلى السند لأجل الشحن "Connaissement reçu pour embarquement" حيث إن لهذا السند الأخير نفس قيمة السند المشحون عند استعماله فى عمليات الائتمان على البضاعة ، ولا فرق

---

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق.١٩٩١ . رقم ٢٨٦ ص ٢٣٣.
(٢) د. أحمد حسنى . عقد النقل البحرى . منشأة المعارف . ١٩٩١ . رقم ٣٢ ص ٣١.

بينهما إلا أن السند المشحون يؤكد وضع البضائع علي سفينة معينة ، وتاريخ الشحن ، ومن ثم فإنه يتضمن اسم السفينة على عكس السند لأجل الشحن (١).

٥ - **البيانات المتعلقة بالشحنة :** وهى ذكر صفات البضاعة كما دونها الشاحن وعلى الأخص طبيعتها ، وعدد الطرود ، ووزنها ، أو حجمها ، أو العلامات المميزة الموضوعة عليها ، وحالتها الظاهرة بما فى ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها . ويجب أن تكون العلامات الموضوعة على البضاعة كافية لتعيينها ، وأن توضع بحيث يمكن قراءتها حتى نهاية الرحلة (م ٢٠١ بحرى) .

التحفظات الواردة فى سند الشحن: Les réserves du Connaissement

يقتضى المنطق عند تحرير سند الشحن قيام الشاحن بتقديم كافة البيانات المتعلقة بالبضائع كتابة إلى الناقل الذى عليه بدوره القيام بقيدها فى سند الشحن بعد التحقق منها ، ولكن العمل قد أظهر صعوبة تحقق الناقل من البيانات المتعلقة بالبضاعة نظراً لوجوب شحنها بسرعة حتى لاتتلف البضاعة أو تتعطل السفينة عن السفر . ولذلك فقد درج الناقلون على تدوين البيانات التى يقدمها الشاحنون بشأن البضاعة في سند الشحن كما هى دون التحقق من صحتها ، على أن يذكر فى السند تحفظات تفيد أن البضاعة غير معتمدة من الناقل " Sans approuver "، أو أن البضاعة مجهولة الوزن والمقدار والحالة " Sans garantié de poids , du nombre et de L'état des colis " (٢).

ويترتب على إدراج الناقل لمثل هذه التحفظات على البضاعة فى سند الشحن إعاقة السند عن التداول ، وعن ممارسة دوره بوصفه ممثلاً للبضاعة المشحونة وهى فى الطريق حيث لن يقبل أحد شراء بضاعة مجهولة الوزن والمقدار والحالة أو شراء بضاعة غير معتمدة (٣). كما أن إدراج مثل هذه

(١) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٣١ . ص ٣١.

(1) M. Pourcelet , op . cit , N. 29 , p 30.

(٣) د. على البارودى . السابق . رقم ١٢١ ص ١٤٩.

التحفظات فى سند الشحن يهدر قيمته فى إثبات البيانات المتعلقة بالبضاعة فى حالة عجزها أو نقصانها ، أو حتى هلاكها أو تلفها ، لأن المستلم سواء أكان الشاحن أم المرسل إليه لن يستطيع الاستناد إلى السند لإثبات استلام الناقل للبضاعة بالحالة الموصوفة بها فيه بسبب التحفظات المدرجة به . وفى ذلك إعفاء للناقل من المسئولية عن العجز الحادث فى البضاعة أو عن هلاكها أو تلفها [١].

ولما كانت قواعد الاثبات هى قواعد مفسرة أو مكملة تطبق على الأطراف إلا إذا تم الاتفاق على خلافها ، فإن اتفاق الناقل والشاحن على إدراج مثل هذه التحفظات فى سند الشحن هو اتفاق جائز ، ولكن لما كان ذلك يضر بمصلحة الشاحن ويخل بالتوازن المطلوب تحققه بينه وبين الناقل ، فقد أجاز قانون التجارة البحرية فى المادة (٢٠٥) منه للناقل إدراج مثل هذه التحفظات ولكن بشروط ثلاثة هى :

١ - أن تكون لديه أسباب جدية للشك فى صحة البيانات المقدمة من الشاحن .

٢ - أن لاتكون لديه الوسائل العادية للتأكد من صحة هذه البيانات .

٣ - أن يقوم بكتابة أسباب التحفظ على هذه البيانات فى سند الشحن.

سند الشحن النظيف Le Connaissement net وخطاب الضمان: La Lettre de garantié

إذا كان قانون التجارة البحرية قد قيد سلطة الناقل فى إدراج تحفظات فى سند الشحن على البيانات المتعلقة بالبضاعة حتى لايضر بمصلحة الشاحن فانه لم يمنع الناقل من إدراج مثل هذه التحفظات فى سند الشحن ، وبالتالى فإن تهديد هذه التحفظات لمصلحة الشاحن مازال قائماً وذلك بالنسبة للتحفظات المسببة التى يدرجها الناقل فى السند عند وجود أسباب جدية ، وعدم وجود وسائل عادية للتأكد من بيانات وأوصاف البضائع . ولذلك فقد عرف العمل نوعاً من الاتفاقات يعرف باسم " سند الشحن النظيف " يتفق بموجبه الشاحن مع

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٤٢ ص ٢٥٢.

الناقل على أن يصدر الناقل سند الشحن خالياً من أية تحفظات بخصوص البضاعة المشحونة ، والتى قد يعن له إدراجها فى السند وذلك حتى لاتعوق السند عن التداول ، وحتى يسهل على الشاحن الحصول على الائتمان من البنوك بواسطة سند الشحن النظيف مما يحقق مصلحته ، وذلك مقابل أن يحرر الشاحن للناقل ورقة تسمى " بخطاب الضمان " يذكر فيه التحفظات التى كان الناقل يريد إدراجها فى سند الشحن بخصوص البضاعة أو يتعهد له باعفائه من المسئولية عن العجز أو التلف الحادث للبضاعة عند تسليمها .

ويعتبر كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التى تنتج عن إصدار سند شحن نظيف حجة بين أطرافه فقط وهما الشاحن والناقل . فى حين لايحتج به على الغير حسن النية الذى لايعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة البيانات الواردة فيه . ويعتبر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى هذا الصدد إلا إذا كان هو الشاحن نفسه (م ٢٠٧ بحرى) .

وهكذا فإن خطابات الضمان تؤدى فوائد عملية لكل من الشاحن والناقل حيث تسهل للشاحن تداول سند الشحن النظيف وحصوله على الائتمان من البنوك بموجبه ، وحيث تسهل للناقل شحن البضاعة بسرعة ، والاطمئنان إلى حالتها دون حاجة إلى التحقق منها . وفى نفس الوقت لاتؤثر هذه الخطابات على حجية سند الشحن فى الاثبات حيث لا شأن للغير حسن النية بما ورد فى هذه الخطابات بل يظل الناقل مسئولاً تجاه هذا الغير عن بيانات البضاعة وأوصافها الواردة فى سند الشحن طالما لم يدرج به عليها أية تحفظات ، وبالتالى فإن المرسل إليه حسن النيه يمكنه مساءلة الناقل عن العجز الحادث فى البضاعة أو عن تلفها أو عن عدم مطابقتها للمواصفات الواردة فى سند الشحن الخالى من التحفظات وكل ماهنالك أن الناقل يمكنه - بموجب خطاب الضمان المدون به التحفظات التى كان يريد إدراجها فى السند - الرجوع على الشاحن بما يكون قد تحمله من تعويضات لصالح الغير حسن النيه[1].

(١) د. سميحة القليوبى . السابق. رقم ١٤ ص ٢٣٧-٢٣٨.

(خامساً) نسخ سند الشحن :

يتم تحرير سند الشحن من نسختين تسلم إحداهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى مع الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها (م ١/٢٠٢بحرى) ، ويجب أن يوقع الناقل أو من ينوب عنه على النسخة المسلمة إلى الشاحن ويكون التوقيع بالكتابة أو بأية وسيلة أخرى تقوم مقامها ، وهذه النسخة تعطى لحاملها الشرعى الحق فى استلام البضاعة والتصرف فيها (م ٢/٢٠٢بحرى).

ولما كان من الممكن أن تتعرض النسخة المسلمة للشاحن لخطر السرقة أو الضياع فإنه يجوز أن تحرر من سند الشحن - بناء على طلب الشاحن - عدة نسخ ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التى حررت منه ، وتقوم كل نسخة مقام الأخرى ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل (م ٣/٢٠٢ بحرى) .

(سادسا) شكل سند الشحن وتداوله :

يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله (م١/٢٠٣ بحرى)وعلى هذا فإن سند الشحن قد يتخذ إحدى صور ثلاث تحكم تداوله وهى:

١ - سند الشحن الاسمى : وهو السند الذى يصدر باسم شخص معين ، وهو لايكون كذلك إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخصاً واحداً . وهذا النوع من السندات لاينتقل الحق الثابت فيه إلا باتباع إجراءات حوالة الحق المدنية المنصوص عليها فى المادة (٣٠٥ مدنى) حيث يلزم إعلان الناقل أو من ينوب عنه بالحوالة أو قبوله لها (م ١/٢٠٣بحرى).

٢ - سند الشحن الإذنى : وهو السند الذى يصدر لأمر الشاحن أو المرسل إليه أو لإذنه . ويتم تداول هذا النوع من السندات بطريق التظهير ، ويعتبر مجرد توقيع حامل السند على ظهره بمثابة تظهير ناقل للملكية ، وتسرى على تظهير سند الشحن أحكام قانون التجارة (م ٣/٢٠٣بحرى) فيترتب على تظهير السند نقل ملكية البضاعة التى يمثلها إلى المظهر إليه الذى يحق له مطالبة

الناقل أو من ينوب عنه بها فى ميناء الوصول ، ويكون الناقل أو نائبه مسئولاً إذا قام بتسليمها إلى غيره ، كما لايجوز للناقل أو نائبه الاحتجاج فى مواجهة المظهر إليه حسن النية بالدفوع التى يمكنه التمسك بها فى مواجهة الشاحن المظهر حيث إن التظهير يطهر السند من الدفوع كما هو الشأن فى الأوراق التجارية .

وكما يكون التظهير ناقلا لملكية السند فإنه قد يكون توكيلياً يقصد منه توكيل المظهر إليه فى استلام البضاعة لمصلحة الشاحن المظهر ، وقد يكون تظهيراً تأمينياً يقصد منه رهن الشاحن المظهر للبضاعة التى يمثلها السند لصالح المظهر إليه ، وإنما يشترط فى الحالتين أن يكون التظهير صريحاً لأن غيبة النص الصريح على التوكيل أو الرهن يجعل من التظهير ناقلاً للملكية بمقتضى المادة (٣/٢٠٣) من قانون التجارة البحرية (١).

وجدير بالذكر أن سند الشحن الإذنى هو الأكثر انتشاراً فى العمل لسهولة تداوله.

٣ - **سند الشحن لحامله :** وهو السند الذى يحرر لحامله ، ويتم تداول هذا النوع من السندات بالتسليم أو المناولة (م ٣/٢٠٣ بحرى) وهذا النوع نادر عملاً لما يتعرض له صاحبه من خطر السرقة أو الضياع .

وأخيراً يجوز للأطراف الاتفاق على خلاف الأحكام السابقة والمتعلقة بتداول سند الشحن وذلك بالاتفاق فى السند على حظر حوالته أو تداوله (م ٤/٢٠٣ بحرى) .

(سابعا) حجية سند الشحن فى الإثبات :

القاعدة أن سند الشحن يعد حجة فى إثبات البيانات التى يشتمل عليها وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير (م ١/٢١٠بحرى) ، وعلى هذا فإن سند الشحن ينهض دليلاً على إثبات كافة ماورد فيه من بيانات ، فإذا ذكر

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٤٠ . ص ٣٤١.

فى سند الشحن وقوع الشحن على سفينة معينة وفى تاريخ معين صار السند دليلاً على حدوث الشحن بالفعل على تلك السفينة وفى ذلك التاريخ ، وإذا ذكرت فى السند أوصاف البضاعة قام السند دليلاً على مطابقة البضاعة لمواصفاتها الواردة فى السند ، وهكذا . ومع ذلك فإنه ينبغى التفرقة فى هذا الصدد بين فرضين : **(الأول)** حجية سند الشحن فيما بين طرفيه ، **(والثانى)** حجيته بالنسبة للغير:

الفرض الأول : حجية سند الشحن فى العلاقة بين الناقل والشاحن:

يعتبر سند الشحن حجة بين الناقل والشاحن فى إثبات كافة البيانات المدونة فيه ، ولكن هذه الحجية ليست مطلقة بل حجية نسبية بمعني أنه يجوز فى العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ماورد به من بيانات (م ٢/٢١٠ بحرى) وعلى هذا فإنه يجوز للناقل مثلاً أن يثبت أن البضاعة لم تشحن على الإطلاق أو أنها غير مطابقة لوصفها الوارد فى السند ، كما يجوز للشاحن مثلاً إثبات عدم صحة البيان الخاص بميناء التفريغ أو باستحقاق جزء من أجرة النقل عند الوصول .

هذا وقد ذهب رأي فى الفقه إلى أنه يجوز لكل من الناقل أو الشاحن إثبات عكس ماورد فى سند الشحن بكافة طرق الإثبات بما فى ذلك البينة والقرائن وذلك تطبيقا لمبدأ حرية الإثبات فى المواد التجارية [١]. فى حين يذهب الرأى الراجح فى الفقه إلى أنه لايجوز لأي منهما أن يقيم الدليل علي عكس ماورد في سند الشحن فى مواجهة الطرف الآخر إلا بالكتابة (كتقديم خطاب الضمان المقدم من الشاحن إلى الناقل مقابل حصوله من هذا الأخير على سند شحن نظيف) ، أو مايقوم مقامها كالإقرار أو اليمين إلا إذا انطوى على غش حيث يجوز إثبات عكس ماورد فى السند بكافة طرق الإثبات [٢].

(١) د. حسين الماحى . السابق. رقم ٣٠٠ ص ٢١٤.
(٢) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٤٧٥ ص ٤٧٨ - د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٥٤ ص ٢٥٩ - د. على البارودى . السابق . رقم ١٢٥ ص ١٥٣ - د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٤٣ . ص ٣٤٥ - د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ١٢ص ٢٣٢.

وجدير بالذكر أن المرسل إليه يعتبر طرفاً فى سند الشحن إذا كان هو نفسه الشاحن أو كان وكيلاً عنه (م٢١٠/٣ بحرى).

الفرض الثانى : حجية سند الشحن بالنسبة للغير :

وهنا يعتبر سند الشحن ذا حجية مطلقة فى الإثبات بالنسبة للغير حيث لايجوز للناقل أو الشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ماورد به من بيانات فى مواجهة الغير حسن النيه ، ولكن يجوز لهذا الغير فى علاقته بالناقل أو الشاحن إثبات عكس ماورد فى السند من بيانات (م ٢١٠/٢بحرى) وذلك بكافة طرق الإثبات بما فى ذلك القرائن والبينة وذلك لأنه لم يكن طرفاً فى عقد النقل ، فضلاً عن انطواء الواقعة على غش .

والغير هنا هو من لم يكن طرفاً فى سند الشحن ، وذلك كالمرسل إليه الذى لايكون هو الشاحن أو وكيله ، وكالمؤمن على البضاعة .

والحكمة من عدم جواز إثبات عكس ماورد فى سند الشحن فى مواجهة الغير حسن النية هى حماية هذا الغير الذى اعتمد اعتماداً كلياً على ماورد فى سند الشحن من بيانات فضلاً عن زيادة ثقة المتعاملين فى سند الشحن مما يسهل تداوله ويحافظ على قيمته الائتمانية ، أما الحكمة من جواز إثبات الغير عكس ماورد فى سند الشحن من بيانات فى مواجهة الشاحن والناقل فهى أنهما طرفا سند الشحن وكان على الشاحن تدوين بيانات صحيحة ، وكان على الناقل التحقق من صحتها أو التحفظ عليها إن لم يستطع التحقق منها ، وإلا اعتبر كل منهما مقصراً ويتحمل تبعة تقصيره (١).

---

(١) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ١٤٣ ص ٩٩.

المبحث الثانـى

تنفيذ عقـد النقـل البحـرى للبضـائع

L'exécution du Contrat

يرتب عقد النقل البحرى للبضائع التزامات فى ذمة طرفيه يكون من شأن الوفاء بها وضع العقد موضع التنفيذ وترتيبه لآثاره . وسنبدأ باستعراض التزامات الناقل فى (مطلب أول) ثم نعقب باستعراض التزامات الشاحن فى (مطلب ثان).

المطلب الأول

التزامـات الناقـل

Les obligations du transporteur

يرتب عقد النقل البحرى للبضائع فى ذمة الناقل مجموعة التزامات هى الالتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة ، والالتزام بشحن البضاعة ، والالتزام برصها أو تستيفها ، والالتزام بنقلها ، والالتزام بتفريغها ، والالتزام بتسليمها . ونتناول فيما يلى هذه الالتزامات كل فى فرع مستقل :

الفرع الأول

الالتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة (١)

La Mise en état de navigabilité

يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ الرحلة المتفق عليها ونقل نوع البضاعة التى تشحن فيها (م ٢١٤ بحرى) . وعلى هذا فإنه يلزم أن يكون بدن السفينة متيناً حتى يتحمل مخاطر الملاحة البحرية ، كما يلزم أن يتوافر للسفينة المعدات والأجهزة الملاحية التى جرى العمل على الاستعانة بها كالبوصلة والخرائط وغيرها ، ويدخل فى تجهيز السفينة تزويدها بربان وضباط مؤهلين لإدارتها تماماً ، فضلاً عن تجهيزها

(١) راجع تفصيلاً بشأن صلاحية السفينة للملاحة :
G.Auchter , La Navig abilté du navire , Thése strasbourg 1969.

بالمؤن والوقود بما يتفق والرحلة المتعاقد عليها [١].

وبالإضافة الى إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة فإن الناقل يلتزم بإعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها (م ٢١٤ بحرى) . وعلى هذا فإنه يجب على الناقل الاهتمام بنظافة العنابر من الغبار أو التلوث المتخلف عن شحنات سبق نقلها ، كما يجب عليه الإلمام بما تتطلبه كل شحنة من تهوية أو عناية خاصة ، وأن يتخذ الاحتياطات اللازمة لمنع تضرر الشحنة من جراء شحنة أخرى مشحونة معها فى ذات العنبر ، وأن يراعى ظروف ونوعية البضاعة المشحونة حيث إن بضائع معينة قد تتطلب شروطاً خاصة عند نقلها كاللحوم والفواكه التى تحتاج فى نقلها إلى ثلاجات صالحة للعمل ، وكالقمح الذى يحتاج أن تكون العنابر مزودة بألواح خشبية متنقلة [٢].

هذا ولايشترط صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الرحلة فقط بل يشترط صلاحية السفينة للملاحة منذ بداية الرحلة وحتى نهايتها ويترتب على ذلك مسئولية الناقل عن هلاك أو تلف البضاعة نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة حيث إن الناقل يضمن هلاك البضاعة أو تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلمه للبضاعة فى ميناء الشحن وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فى تسلمها أو إيداعها عند أمين يعينه القاضي عند عدم تقدم المرسل إليه لاستلامها أو امتناعه عن استلامها (م ١/٢٢٧بحرى).

والتزام الناقل بصلاحية السفينة للملاحة طوال مدة الرحلة هو التزام بتحقيق نتيجة "Obligation de résultat" وليس التزاماً ببذل عناية وهذا يعنى أن الناقل لايستطيع الإفلات من المسئولية عن هلاك البضاعة أو تلفها نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة بإثبات قيامه وتابعيه باتخاذ كافة

---

(١) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ١٦٧ ص ١١٥.

(٢)د.أحمد حسنى . السابق . رقم ١٦٨ - ١٦٩ ص ١١٥-١١٧.

الاحتياطات اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة ، ولكن إذا أراد الافلات من هذه المسئولية فعليه إثبات أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه (م ٢٢٩ بحرى .

الفرع الثانى

الالتزام بشحن البضاعة

Le Chargement

يقصد بالشحن عملية رفع البضائع من الرصيف إلى ظهر السفينة ، والتى قد تتم إما بواسطة رافعات السفينة Palans du Navire ، أو رافعات الرصيف grues ، أو الرافعات العائمة ، أو بواسطة طرق أخرى تتناسب مع طبيعة البضاعة : كاستعمال الأنابيب canalisations فى حالة شحن البترول وغيره من البضائع السائلة ، أو المصاعد فى حالة شحن الفحم ، أو صب البضاعة مباشرة بواسطة أقماع خاصة فى حالة شحن الحبوب السائبة ، أو الدحرجة Roll - on / Roll - off فى حالة شحن الوحدات المتحركة كالسيارات [١].

والأصل أن عملية شحن البضاعة تقع على عاتق الناقل ، والاستثناء هو جواز اتفاق الناقل والشاحن على غير ذلك أى على أن يتولى الشاحن عملية شحن البضاعة (م ٢١٥/١بحرى).

وجدير بالذكر أنه سواء وقع الالتزام بشحن البضاعة على الناقل أو على الشاحن فإن أيا منهما لا يتولى عملية الشحن بنفسه حيث إن تنوع البضائع المنقولة بحراً ، وازدياد أحجامها وأوزانها ، وضرورة توفر الخبرة الكافية والمعدات اللازمة لشحنها فى وقت قصير جعل من النادر قيام أى من الناقل أو الشاحن بعملية الشحن بواسطة معداته وعماله ، ومن ثم جرى العمل على تعاقد

(١) د. محمد كمال حمدى . عقد الشحن والتفريغ فى النقل البحرى. منشأة المعارف.١٩٨٣ص٣٨.

الملتزم بعملية الشحن سواء أكان الناقل أم الشاحن - مع مقاولى الشحن والتفريغ فى الموانى وهم أشخاص محترفون فى القيام بهذه العمليات مقابل أجر معين بواسطة عمال متخصصين تابعين لهم " Dockers" ومعدات مملوكة لهم أو مستأجرة من إدارة الميناء [١]. ويجب على الربان - فى الحالتين - أن يشرف على عمليات الشحن حتى لاتؤدى إلى الإضرار بالسفينة أو بالبضائع التى سبق شحنها خاصة إذا كانت البضائع من النوع الخطر إذ قد يتطلب الأمر الاستعانة بالأجهزة الحكومية المختصة فى الميناء [٢].

وتجدر الإشارة إلى إنفصال الالتزام بعملية الشحن عن الالتزام بتحمل نفقاته فالتزام أى من الناقل أو الشاحن بالشحن لا يعنى بالضرورة تحمل أيهما بنفقات عملية الشحن إذ أن أمر تحمل نفقات الشحن خاضع لاتفاق الناقل والشاحن . فيجوز للناقل إذا كان هو الملتزم بالشحن الاتفاق مع الشاحن على أن يتحمل هذا الأخير نفقات عملية الشحن والعكس صحيح [٣].

وأخيراً فإن مخاطر عملية الشحن تقع على عاتق الشخص الملتزم به فيسأل القائم بعملية الشحن سواء أكان الناقل أم الشاحن - عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضاعة أو الأضرار التى تلحق بالسفينة أو الغير بسبب عملية الشحن ، وذلك بصرف النظر عمن يتحمل مصاريف الشحن ، فإذا قام الناقل بالشحن على نفقة الشاحن وقام بنفسه بالتعاقد لحساب هذا الأخير مع مقاولى الشحن والتفريغ فإنه - أى الناقل - يتحمل مخاطر عملية الشحن لأن الشاحن كان بعيداً عن هذا التعاقد وإن كانت عملية الشحن تتم لحسابه [٤].

---

(١)راجع سابقاً ص ٢٥٥.
(٢) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ١٧٢ . ص١١٩.
(٣) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٤٧ . ص ٣٥٠ .
(٤) د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ١٧ ص ٢٤١.

الفرع الثالث

الالتزام برص البضاعة

L'arrimage

يقصد بالرص عملية وضع البضاعة فى المكان المخصص لها فى السفينة وترتيبها مع بعضها أو بالنسبة لغيرها بطريقة تجنبها الهلاك أو التلف أثناء النقل ، وتحافظ على توازن السفينة ، وتقى البضائع الأخرى من الخطر .

ويقع الالتزام برص البضاعة فى السفينة على عاتق الناقل ومسئوليته (م ١/٢١٥بحرى) حيث يقوم الربان بهذه العملية نيابة عنه . على أنه من الناحية العملية فإن الربان عادة مايعهد بهذه المهمة الى مقاولين متخصصين فيها ، حيث تعتبر عملية الرص من العمليات الفنية الدقيقة التى تحتاج لخبرة كبيرة ودراية كافية حتى لايؤدى الرص المعيب إلى هلاك البضاعة أو تلفها . ولكن قيام هؤلاء المقاولين بعملية الرص لايعفى الربان من الإشراف علي هذه العملية بصفته المسئول عن قيادة السفينة وعن سلامتها من الناحية الملاحية ، كما لايعفى الناقل من مسئوليته فى مواجهة الشاحنين عن الأخطاء التى تقع من هؤلاء المقاولين فى علمية الرص [١].

ويثبت الخطأ فى الرص بكافة طرق الإثبات ، ولما كان الرص المعيب من أهم أسباب المنازعات بين الناقلين والشاحنين بوصفه من أكثر الأسباب التى تؤدى الى هلاك البضاعة أو تلفها فإن الربان من أجل تجنب مثل هذه المنازعات يسعى الى الحصول على دليل إثبات يفيد أن الرص قد تم وفقا للأصول الفنية المتعارف عليها ، ويتم ذلك عن طريق محضر معاينة يتم تحريره بواسطة خبراء متخصصين يطلق عليهم خبراء الرص Arrimeurs Jurés بعد قيامهم بمعاينة العملية . غير أن محاضر هؤلاء الخبراء تعد بمثابة قرائن بسيطة على سلامة

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٥١ . ص ٣٥٤.

عملية الرص تخضع لتقدير قاضى الموضوع شأنها شأن كل أعمال الخبرة [(١)].

الرص علي سطح السفينة Le chargement en pontée

الأصل أن يتم رص البضاعة داخل عنابر السفينة المخصصة لها بحيث يتم ترتيبها وتنظيمها وفقاً لطبيعتها وظروفها ، وطبيعة البضائع الأخرى المشحونة معها مما يحقق سلامة السفينة والبضائع المنقولة . ولذلك فإن رص البضاعة على سطح السفينة غير مسموح به - كقاعدة عامة - وذلك لأنه يعرض البضائع للتلف نتيجة التبلل بمياه البحر ، والتعرض لأشعة الشمس وحرارتها ، فضلاً عن تعريضها للهلاك بالسقوط فى البحر ، وكذا تعريضها لخطر عدم دخولها - كأصل عام - فى حساب الخسارات البحرية المشتركة وضياع قيمتها على صاحبها نهائياً إذا اضطر الربان للتضحية بها بإلقائها فى البحر لإنقاذ باقى الشحنة المنقولة (م ٣٢٤ بحرى) ، وأخيراً قد يعرض الرص على السطح السفينة للخطر نتيجة زحزحة البضاعة من جراء عاصفة أو غيرها مما يؤدى إلى اختلال توازن السفينة وتعريضها للغرق .

غير أنه إذا كانت القاعدة هى عدم جواز رص البضائع على سطح السفينة فإن المشرع قد أجاز الرص على سطح السفينة - استثناء - فى المادة (٢١٦) من قانون التجارة البحرية ، **وذلك فى الأحوال الآتية :**

١ - **الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية :** وذلك لأن السفن التى تقوم بالملاحة الساحلية هى سفن صغيرة غالباً لا تشتمل على عنابر للرص حيث يكون الرص على السطح هو السبيل الوحيد الممكن لاستغلال مثل هذه السفن ، فضلاً عن أن مخاطر الملاحة الساحلية بالنسبة للسفينة والبضائع تعتبر مخاطر محدودة [(٢)].

---

(١) د. محمد كمال حمدى . السابق ص ٤٤ .
(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٦١ ص ٢٦٤.

٢ - **إذا أذن الشاحن للناقل برص البضاعة على سطح السفينة :** حيث إن حظر رص البضاعة على سطح السفينة مقرر لمصلحة الشاحن فى ضمان سلامة بضائعه ، وبالتالى كان له أن يتنازل عن هذه المصلحة ربما لضمان مصلحة أخرى قد تتمثل فى إنخفاض أجرة النقل . غير أنه ينبغى أن يكون الإذن الصادر من الشاحن للناقل بالرص على سطح السفينة كتابة فلا يكفى الإذن الضمنى المستخلص من الظروف [١].

٣ - **إذا كان الناقل ملزماً بالرص على سطح السفينة بمقتضى القانون المعمول به فى ميناء الشحن :** وهنا لا حاجة بداهة لإذن الشاحن .

٤ - **إذا اقتضت طبيعة الشحنة ، أو جرى عرف الميناء الذى يتم فيه الشحن على رص البضاعة على سطح السفينة :** كما هو الحال بشأن الأخشاب والقاطرات والسيارات حيث إنها تعتبر بضائع ذات أحجام كبيرة ولايخشى عليها من البلل أو الحرارة أو السقوط [٢].

فإذا توافر استثناء من الاستثناءات الأربعة السابقة فإن الناقل لا يسأل عن هلاك أو تلف البضائع إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بالنقل على سطح السفينة ، وذلك بشرط أن ينص فى سند الشحن على أن البضاعة مشحونة على سطح السفينة (م ٢٣١ بحرى) ، وذلك ليعلم الغير الذى يتعامل على البضاعة بمقتضي سند الشحن أنها منقولة بهذه الكيفية فينظم معاملته على هذا الأساس كأن يؤمن على البضاعة من المخاطر الخاصة بهذا النوع من الشحن [٣]. وفى حالة إهمال ذكر الشحن على السطح فى سند الشحن فإن ذلك يعد قرينة على عدم وجود اتفاق يجيزه ، وهى قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها فى العلاقة بين الناقل والشاحن ، وقاطعة بالنسبة للغير .

وجدير بالذكر أنه يجب على الناقل - حتى فى الحالات المسموح له فيها

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٤٨٦ . ص ٤٩٣.
(٢) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٣٢١ . ص ٢٥٥.
(٣) د. حسين الماحى . السابق . رقم ٣١٣ ص ٢٢٠.

برص البضاعة علي سطح السفينة وذكر النقل بهذه الكيفية فى سند الشحن - أن يتخذ الإحتياطات اللازمة لرصها وتغطيتها ، وذلك نظراً لأنه إذا كان يعفى من المسئولية عند توفر إحدي الحالات السابقة ، وتحقق شرط ذكر النقل على السطح فى سند الشحن ، فإن هذا الإعفاء يقتصر على إعفائه من المسئولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن المخاطر الخاصة بالنقل على سطح السفينة ، ولايمتد إلى إعفائه من المسئولية عن الأضرار الناشئة عن الأسباب الأخرى كعدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لرص البضاعة أو تغطيتها (١).

الفرع الرابع

الالتزام بنقل البضاعة

Le transport

النقل هو الالتزام الرئيسى الذى يرتبه عقد النقل البحرى للبضائع حيث يلتزم الناقل بنقل البضاعة (م ١/٢١٥ بحرى) أي تحريكها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد المعقول .

خط السير المعتاد La route maritime habituelle

يجب على الناقل أن يتبع فى رحلته خط السير المتفق عليه فى عقد النقل، فإذا لم يتفق فى العقد على خط سير السفينة وجب اتباع خط السير المعتاد أي الطريق الملاحى الذى تسلكه السفن عادة فى رحلاتها بين ميناء القيام وميناء الوصول وذلك حتى لاتتعرض السفينة أو البضاعة للخطر (٢).

الانحراف عن خط السير المعتاد Le déroutement

وعلى هذا فإنه لايجوز للربان الإنحراف بالسفينة عن خط السير المعتاد وإلا كان الناقل مسئولاً عما يحدث للبضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير حتى إذا

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق رقم ٣٦١ ص ٢٦٥.

(2)M.pourcelet , op . cit , N 51 , p 53.

ثبت أن هذه الأضرار قد حدثت بسبب قوة قاهرة طالما أثبت الشاحن أنها لم تكن لتصيب البضاعة لولا الانحراف عن خط السير [١].

وإذا كان الأصل هو عدم جواز الإنحراف بالسفينة عن خط سيرها المعتاد فإن هذا الانحراف قد يكون مبرراً ومشروعاً ولايرتب مسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها . وذلك فى حالتين :

الحالة الأولى: إذا وقع الانحراف بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح فى البحر، أو بسبب التدابير المعقولة التى يتخذها الناقل لإنقاذ الأموال فى البحر (م ٢٤٢ بحرى) .

الحالة الثانية: إذا تضمن عقد النقل شرط الانحراف La clause du déroutement حيث يجرى العمل على النص فى سند الشحن على إعطاء الناقل الحرية الكاملة فى الرسو فى الموانى والمرافئ التى يراها ، وتخويله كافة الصلاحيات فيما يتعلق بتقديم مساعدات للسفن الأخرى التى تتعرض للخطر [٢].

المحافظة على البضائع أثناء النقل Soins à la Cargaison

يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع وهى فى حوزته أثناء النقل (م ٢/٢١٥ بحرى) ، ويقصد بالمحافظة على البضائع اتخاذ كل مايلزم من إجراءات معقولة لحفظ البضائع بالحالة التى شحنت بها ، وبسبب هذا الالتزام أن السفينة - فضلاً عن كونها أداة لنقل البضاعة - تعتبر مخزناً آمناً لحفظها [٣].

ويتحدد الالتزام بالمحافظة على البضائع أثناء نقلها حسب طبيعتها ، فقد تقتضى طبيعة بعض البضائع وجوب حفظها فى مكان معين بعيداً عن آلات السفينة حتى لا تتأثر بالحرارة المرتفعة المتولدة عن تشغيل هذه الآلات ، وقد تقتضى طبيعة بعض البضائع حفظها فى ثلاجات خاصة كاللحوم والأسماك ،

(١) د. على البارودى . السابق . رقم ١٤٠ . ص ١٧٠.
(2)R.Rodiére & E..DU .Pontavice , op . cit , N 354 , p 273.
(٣)د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٤٩٠ ص ٤٩٦ .

وأخيراً قد تقتضى طبيعة بضائع أخرى وجوب تهويتها من آن لآخر تهوية مستمرة طوال فترة وجودها على السفينة [١].

وجدير بالذكر أن التزام الناقل بالمحافظة على البضائع أثناء نقلها هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاماً ببذل عناية ، بمعنى أنه لايمكن للناقل إعفاء نفسه من المسئولية عن هلاك البضاعة أو تلفها بمجرد إثباته اتخاذه ومن ينوب عنه لكافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر ، وإنما يعفى من المسئولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها راجع لسبب أجنبى لايد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه [٢].

تغيير السفينة أثناء الرحلة Le Transbordement

يتعين على الناقل أن يتم نقل البضاعة على السفينة التى شحنت عليها فى ميناء القيام ، فلا يجوز له - كقاعدة - تغييرها فى الطريق حتى لا تتعرض البضاعة لخطر التلف أو الهلاك . ومع ذلك فإنه انطلاقاً من نفس الغاية وهى المحافظة على البضائع قد تحدث ظروف أثناء الرحلة تجيز للناقل بل تلزمه بإتمام نقل البضاعة على سفينة أخرى . فقد يحدث أن تتوقف السفينة عن مواصلة الرحلة أياً كان سبب هذا التوقف . ففى هذه الحالة يجب على الناقل أن يبذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى تقوم بنقل البضاعة إلى الميناء المتفق عليه ، ويتحمل الناقل المصروفات الناشئة عن ذلك ، مالم يكن التوقف راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسئولية المنصوص عليها فى المادة (٢٢٩ بحرى) وهى حالات إعفاء الناقل من المسئولية عند إثباته أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع لسبب أجنبى لايد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه . حيث يتحمل الشاحن هذه المصروفات (م ٢١٧ بحرى) .

والتزام الناقل بإعداد سفينة أخرى تقوم بإتمام نقل البضائع عند توقف

---

(١) د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ٢٨ ص ٢٥٧.

(٢) د. على البارودى . السابق . رقم ١٤٠ ص ١٧١ ، د. أحمد حسنى . السابق . رقم ١٩٠ ص١٣٣.

السفينة الأصلية هو التزام ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة حيث يجب عليه بذل العناية المعقولة المنتظرة من ناقل حريص ، ولكن إذا لم يتمكن من إعداد سفينة أخرى - بالرغم من ذلك - فإنه يجب على الربان بصفته نائباً عن الناقل - وفقاً للمادة ١٠٧ بحرى - أن يخبر الشاحنين بالظرف الذى يوجد فيه ، وأن يتخذ كافة الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع ، وعندئذ يجب على الشاحنين أن يتولوا نقل بضائعهم مع دفع الأجرة بمقدار ماتم من الرحلة (١).

وتتوقف مسئولية الناقل عن عدم تنفيذ التزامه بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول فى الميعاد المتفق عليه أو فى ميعادمعقول نتيجة توقف السفينة الأصلية فى هذه الحالة على سبب انقطاع الرحلة : فإذا كان سبب الانقطاع هو إخلاله بالتزاماته المتعلقه بإعداد السفينة وصلاحيتها للملاحة ، أو المتعلقة بشحن البضاعة ورصها ونقلها والمحافظة عليها (م ٢١٥ بحرى) فلا شك أن الشاحنين يمكنهم الرجوع على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذى أصابهم من انقطاع الرحلة . أما إذا كان الانقطاع ناشئاً عن سبب أجنبى لايد للناقل أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه فيستطيع الناقل دفع مسئوليته فى هذه الحالة بإثبات ذلك السبب الأجنبى (٢).

انتهاء الالتزام بالنقل :

ينتهى التزام الناقل بنقل البضاعة بتوصيلها إلى ميناء الوصول المتفق عليه ، ولكن قد يحتفظ الشاحن بحقه فى تحديد ميناء الوصول ، وفى هذه الحالة يتم تحديد ميناء الوصول فى سند الشحن مع تذييله بحق الشاحن فى اختيار ميناء آخر . وعندئذ ينبغى على الربان الذهاب إلى الميناء المحدد فى سند الشحن وانتظار تعليمات الشاحن لتحديد الميناء الآخر إلا إذا كان الشاحن قد أخطره به أثناء الرحلة حيث يجب عليه التوجه إليه مباشرة (٣).

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٥٦ ص ٣٥٨ .

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . نفس الموضع .

(٣) د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ٣٤٠ ص ٣٤٤.

وقد يتم الاتفاق في سند الشحن على الوضع العكسى أى على حق الربان فى اختيار ميناء آخر غير الميناء المحدد فى سند الشحن ، وهنا يقترن تعيين ميناء الوصول بعبارة : " أو أى ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان " "as near as she may safely get" ، وهنا يستطيع الربان التوجه إلى الميناء الذى يختاره عند تعذر وصول السفينة للميناء المتفق عليه بسبب قوة قاهرة مثلاً أو بسبب تعذر دخولها إليه نظراً لأبعادها[1].

الفرع الخامس

الالتزام بتفريغ البضاعة

Le déchargement

يقصد بالتفريغ تلك العملية المادية التى تتضمن إنزال البضائع من السفينة ووضعها علي رصيف الميناء أو على الصنادل التى تحملها إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة تقف بعيداً عن الرصيف ويقتضى التفريغ قيام الناقل بفك البضاعة وإخراجها من عنابر السفينة .

ويقع الالتزام بالتفريغ على عاتق الناقل مالم يتفق علي غير ذلك (م ٢١٥/١بحرى) أي مالم يتفق على إلزام الشاحن أو المرسل إليه به . ولايجوز تفريغ أية بضاعة من السفن إلا بترخيص من الجمارك (م ٣٦ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣) .

وجدير بالذكر أنه سواء أقام الناقل أم الشاحن أم المرسل إليه بالتفريغ فإن أياً منهم لايتولى عملية التفريغ بواسطة عماله ومعداته حيث جرى العمل على العهود بهذه المهمة - شأنها فى ذلك شأن عملية الشحن - إلى مقاولى الشحن والتفريغ الذين يتولون عملية تفريغ البضاعة لحساب الملتزم بتفريغها[2]،كما أن الالتزام بالتفريغ قد ينفصل عن الالتزام بتحمل نفقاته فقد يتولى الناقل التفريغ

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٦٧ ص ٢٦٧.

(٢) راجع سابقاً ص ٢٥٥.

ويتفق مع الشاحن أو المرسل إليه على أن يتحمل هذا الأخير نفقاته والعكس صحيح . وتقع المسئولية عن مخاطر عملية التفريغ على عاتق الملتزم به بغض النظر عمن يتحمل نفقاته .

ولما كانت سندات الشحن يمكن تداولها والبضاعة فى الطريق فإن من الصعب علي الربان معرفة صاحب الحق فى تسلم البضاعة ، ومن ثم يصعب عليه إعلانه بميعاد وصول السفينة الذى يبدأ منه ميعاد التفريغ . ولذلك جرى العمل على قيام الربان بالاعلان فى الصحف إعلاناً جماعياً عن وصول السفينة واستعدادها للتفريغ وذلك عندما يكون الناقل غير ملتزم بالتفريغ أى عندما يكون الملتزم بالتفريغ هو الشاحن أو المرسل إليه [1].

شرط التسليم تحت الروافع La livraison sous palan

يقصد بشرط التسليم تحت الروافع ذلك الشرط الذى يتم إدراجه فى سند الشحن ويكون من مقتضاه الاتفاق على التزام المرسل إليه باستلام البضاعة تحت روافع السفينة أى على ظهرها . ومعنى ذلك أن يكون على المرسل إليه تفريغ البضاعة وإنزالها من السفينة ، وبالتالى تحمله مسئولية الأضرار التى قد تحدث للبضاعة بعد تسليمها له تحت الروافع وأثناء قيامه بتفريغها .

فإذا لم يحضر المرسل اليه لاستلام البضاعة أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل جاز للناقل أن يطلب من قاضى الأمور الوقتيه الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضى ، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة (م ١/٢٢٦بحري) .

وجدير بالذكر أن الربان - بصفته نائباً للناقل - عندما يقوم بتفريغ البضائع فى هذه الحالة إنما يفعل ذلك على مسئوليته ، وإذا أودعها لدى أمين لحين تسليمها للمرسل اليه فإن هذا الأمين يعتبر وكيلاً عن الربان في تسليم

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق رقم ٣١٧ ص ٢٥٢.

البضاعة ، ويظل الربان مسئولاً عنها إلى وقت تسليمها ، وكل مايودى إليه شرط التسليم تحت الروافع فى هذه الحالة هو التزام الشاحن بمصاريف التفريغ والإيداع [١].

شرط التفريغ التلقائى Le déchargement d'office

يقصد بشرط التفريغ التلقائى ذلك الشرط الذى يتم إدراجه فى سند الشحن ويكون من مقتضاه عند تأخر المرسل إليه فى استلام البضاعة قيام الربان بالتعاقد لحساب المرسل اليه مع مقاول يتولى تفريغ البضاعة بحيث تنتهى بهذا التعاقد مسئولية الربان ويصبح المقاول الذى تعاقد معه نيابة عن المرسل إليه هو المسئول مباشرة فى مواجهة هذا الأخير .

وعلى هذا فإن شرط التفريغ التلقائي يعد بمثابة توكيل من المرسل إليه للربان بأن يتعاقد لحسابه مع مقاول التفريغ بحيث يبرم عقد التفريغ مباشرة بين المقاول والمرسل إليه . ويسأل المقاول عندئذ مباشرة عن البضاعة أمام المرسل إليه الذى قبل شرط التفريغ التلقائى ، أما الربان فلا يسأل عنها إلا إذا أساء إختيار المقاول فيسأل عن هذا الاختيار . وفى جميع الحالات لاينتهى عقد النقل إلا بتسليم البضائع بالفعل إلى المرسل إليه حامل سند الشحن ، ويظل الناقل مرتبطاً بعقد النقل حتى لحظة التسليم [٢].

الفرق بين التفريغ والتسليم :

إذا كان التفريغ هو تلك العملية المادية التى يتم بمقتضاها إنزال البضائع من السفينة ، فإن التسليم هو تلك العملية القانونية التى يتم بمقتضاها وضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه أو وكيله بعد فحصها والتحقق من مقدارها وحالتها بحيث يتسلمها فعلياً وتنتقل إليه حيازتها . وتنتهى بالتسليم مسئولية الناقل عن البضائع وينقضى به عقد النقل البحرى للبضائع .

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٤٩٣ ص ٥٠١.
(٢) د. على جمال الدين عوض . السابق . نفس الموضع .

وقد قضت محكمة النقض بأن " تفريغ البضاعة من السفينة بمعرفة المرسل إليه طبقاً لاتفاق الطرفين فى العقد لايدل بذاته على أن البضاعة سلمت إليه تسليماً فعلياً قبل التفريغ وأنه تمكن من فحصها والتحقق من حالتها على نحو يرتب اعتبار العجز أو التلف الذى تم اكتشافه بعد التفريغ حاصلاً أثناء عملية التفريغ وبسببها " (١).

وجدير بالذكر أن التسليم قد يتم بعد تمام التفريغ كما هو الحال فى إشتراط تسليم البضائع على الرصيف حيث يتم التفريغ بإنزال البضاعة من السفينة ثم يتم فحصها والتحقق منها وتسليمها لصاحب الحق فيها . كما قد يتم التسليم قبل التفريغ كما هو الحال فى إدراج شرط التسليم تحت الروافع فى سند الشحن حيث يتم التسليم علي ظهر السفينة ثم يتم التفريغ بعد ذلك .

الفرع السادس

الالتزام بتسليم البضاعة

La Livraison

يقصد بالتسليم تلك العملية القانونية التى يتم بمقتضاها وضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه أو نائبه فى ميناء الوصول . والتسليم هو آخر التزام يقع علي عاتق الناقل ، وبالوفاء به تنتهى مسئوليته عن البضائع ، وينقضى به عقد النقل البحرى ، ومن لحظة التسليم يبدأ ميعاد الإخطار الذى يتعين على المرسل إليه توجيهه إلى الناقل عند هلاك البضاعة أو تلفها ، وكذا تسرى مدة التقادم .

ويقع الالتزام بالتسليم على عاتق الناقل (م ٢١٥/١بحرى) ، والأصل أن يقوم الربان بعملية التسليم بصفته نائباً عن الناقل إلا أن العادة قد جرت على أن يقوم أمين السفينة Consignataire du Navire بصفته ممثلاً للناقل

(١) نقض ٢١ يونيو ١٩٧٦ مجموعة أحكام النقض السنة ٢٧ ص ١٣٨٤ ، نقض ١٧ مارس ١٩٨٠ المجموعة . س ٣١ ص ٨٣٢.

باستلام البضائع من الربان ثم يتولى توزيعها على أصحابها ، وذلك حتى لاتظل السفينة راسية فى الميناء وقتا طويلاً فى انتظار المرسل إليهم [١].

والمقصود بالتسليم فى هذا الصدد هو التسليم الفعلى للبضائع إلى صاحب الحق فيها أو نائبه بحيث تنتقل إليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها ، فلا يعد استلاماً للبضاعة مجرد تفريغها من السفينة وإيداعها الدائرة الجمركية [٢].

وعلى هذا فإن تسليم البضائع يقتضى التحقق منها vérification وفحصها للتأكد من مقدارها ووصولها كاملة وسليمة ، وللتعرف على حالتها ومدى ما أصابها من عجز أو تلف عند وصولها ناقصة ، كما قد يفيد ذلك فى حساب أجرة النقل إذا كان قد اتفق علي حسابها على أساس الكمية المفرغة . والأصل أن يتم فحص البضاعة والتحقق منها علي الرصيف بعد التفريغ ، أو فى مخازن الجمارك ، أو فى المخازن العمومية إذا كانت البضائع مما يتعين إيداعها المخازن قبل الإفراج عنها . غير أن شركات الملاحة تشترط أحياناً أن يتم فحص البضائع التى لاتودع المخازن على ظهر السفينة . وفى جميع الحالات يتم الفحص بحضور طرفى عقد النقل أو بحضور مندوب عن كل منهما أو على الأقل بعد دعوة أحدهما للآخر لتعيين مندوب من قبله [٣].

صاحب الحق فى استلام البضائع :

قد يقوم الشاحن بإرسال بضائعه لنفسه كما هو الحال فى قيام مشروع بإرسال بضائعه إلى أحد فروعه أو أحد معارضه بالخارج ، غير أنه يغلب أن يكون النقل لمصلحة شخص آخر خلاف الشاحن يعرف بالمرسل إليهDéstinataire وهو الحامل الشرعى لسند الشحن ، إذ يجب على الربان تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعى لسند الشحن أو من ينوب عنه فى تسلمها (م ٢٢٣ بحرى) .

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٧٠ ص ٢٧٠.

(٢) أحكام النقض السالف الإشارة اليها .

(٣) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٢٠٨ ص ١٤٥ - ١٤٦.

ويتحدد الحامل الشرعى لسند الشحن أو المرسل إليه طبقاً لنوع السند :
فإذا كان سند الشحن إسمياً وجب على الربان تسليم البضاعة لمن حرر السند بإسمه أو لوكيله أو لمن حوّل إليه السند وفقاً لنظام حوالة الحق المدنية ، وإذا كان سند الشحن إذنياً وجب على الربان تسليم البضاعة لمن حرر السند لإذنه أو لأمره أو لمن ظهر إليه السند بعد التأكد من سلسلة التظهيرات الواردة عليه ، أما إذا كان سند الشحن لحامله وجب على الربان تسليم البضاعة لمن يحمل السند دون النظر إلى كيفية إنتقاله إليه . وفى جميع الأحوال ينبغى على الربان التحقق من شخصية مستلم البضاعة .

تسليم البضائع لأمين الحمولة Consignataire de La Cargaison

قد ينوب عن المرسل إليه فى إستلام البضائع وكيل يدعى " وكيل الشحنة" أو " أمين الحمولة " فيتقدم هذا الأمين إلى الربان طالباً منه تسليمه البضائع على أن يتقيد بحقوق موكله والتزاماته . وقد جرت العادة فى حالة تعدد المرسل إليهم وتعلق الأمر بشحنة واحدة كبيرة على تعيين أمين للحمولة يمثلهم ليقوم عنهم باستلام البضائع من الربان ، ويتولى بعد ذلك توزيعها عليهم . ويكون التسليم له تسليماً قانونياً مبرئاً لذمة الناقل بصفة الأمين حائزاً لسندات الشحن ونائباً عن المرسل إليهم (١).

ويحدث أحياناً أن يتولى أمين السفينة القيام فى نفس الوقت بدور وكيل الشحنة أو أمين الحمولة وذلك بموجب نص فى سند الشحن . وفى هذه الحالة يتولى تفريغ البضائع من السفينة بصفته ممثلاً للناقل ، ثم يتولى تسليمها ونقلها إلى مخازن المرسل إليه بصفته ممثلاً لهذا الأخير . وهذا الوضع من شأنه تيسير عمليات التفريغ والتسليم وإنجازها على وجه السرعة (٢).

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٤٩٨ ص ٥٠٨.
(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٧٣ ص ٢٧١.

أذون التسليم Delivery orders :

يحدث أحياناً أن ترسل كمية كبيرة من البضاعة بموجب سند شحن واحد ويقوم صاحبها ببيعها مجزأة ولما كان من المتعذر تجزئة سند الشحن فإن المشرع البحرى قد أجاز لكل من له حق فى استلام بضائع بمقتضى سند شحن أن يطلب من الناقل إصدار أذون تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك فى سند الشحن(م ١/٢١٢بحرى).

ومؤدى ذلك أن إذن التسليم هو صك يصدر عن الناقل أو من ينوب عنه حاملاً توقيعه وتوقيع طالب الإذن (م ٢/٢١٢ بحرى) ، ويخول حامله الشرعى حق تسلم البضائع المبينة به (م ٢١٢ /٤ بحرى).

ويعتبر إذن التسليم بمثابة سند شحن يتضمن - فضلاً عن توقيع الناقل وتوقيع طالبه - البيانات المتعلقة بحصة طالبه فى البضائع المشحونة بموجب سند الشحن الصادر عن الشحنة بأكملها ، وذلك من حيث الكمية والوزن والنوع والعلامات المميزة . وتصدر أذون التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله (م ٢/٢١٢ بحرى).

وجدير بالذكر أن سند الشحن الصادر عن الشحنة بأكملها إذا كان قابلاً للتداول وجب أن يذكر فيه الناقل بياناً عن أذون التسليم التى أصدرها ، والبضائع المبينة بها ، وإذا وزعت الشحنة بأكملها بين أذون تسليم متعددة وجب أن يسترد الناقل سند الشحن (م ٣/٢١٢ بحرى) .

وتختلف أذون التسليم التى نحن بصددها عن أذون التسليم الصادرة عن الشاحن فقد يحدث فى فرضنا هذا المتعلق بنقل شحنة كبيرة بموجب سند شحن وبيعها مجزأة أثناء الرحلة أن يصدر الشاحن أذون تسليم لأصحاب البضائع موجهة إلى وكيله فى ميناء الوصول يأمره فيها بتسليم المستفيدين من هذه الأذون كميات البضائع المعينة فيها . وأذون التسليم الصادرة عن الشاحن لاتعد بمثابة سندات شحن كما لاتخول أصحابها أى حق على البضاعة ، ولاتلزم الربان

فى شيئ لأنه لم يوقع عليها ،وإنما تنحصر قوتها فقط فى مسئولية الشاحن الذى أصدرها ووكيله الملتزم بتنفيذها [١].

تسليم البضائع لمصلحة الجمارك :

لايعتبر تسليم البضائع إلى مصلحة الجمارك تسليماً قانونياً للمرسل إليه أو نائبه تنتهى معه مسئولية الناقل وينقضى به عقد النقل البحرى وذلك لأن مصلحة الجمارك لاتعتبر نائبة عن المرسل إليه فى إستلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى وفاء الرسوم المستحقة عليها ، ويظل الناقل البحرى مسئولاً عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها [٢].

تسليم البضائع وفق نظام " تسليم صاحبه " :

ومؤدى هذا النظام الاتفاق على قيام الناقل بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية . وهنا أيضاً تظل البضائع فى حراسة الناقل وتبقى مسئوليته عنها قائمة حتى تسليمها تسليماً فعلياً للمرسل إليه أو نائبه [٣].

خطاب الضمان فى غياب سند الشحن :

La lettre de garantie pour défaut connaissement :

قد يتقدم المرسل إليه الى الناقل بدون سند الشحن اللازم لاستلام البضاعة نظراً لوصول البضاعة قبل مستنداتها على سبيل المثال ، وفى هذه الحالة يجوز للناقل تسليم البضاعة إلى المرسل اليه إذا قدم له هذا الأخير خطاب ضمان من أحد البنوك بالقيمة التقديرية للبضائع . والهدف من تقديم خطاب الضمان هنا أن يضمن الناقل تسليمه المستندات عند وصولها للمرسل إليه ، وأن

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٤٩٨ ص ٥٠٨ ، د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٢١٦ ص ١٥٥-١٥٦.

(٢) أحكام النقض السابق الإشارة إليها .

(٣) نقض ١١ يونيو ١٩٧٥ مجموعة أحكام النقض س ٢٦ ص ١١٩٧.

يتعهد البنك بدفع جميع المبالغ المترتبه على تسليم البضائع للمرسل إليه ، وبصفة عامة حتى يتلافى الناقل مخاطر تسليم البضائع بدون سند الشحن [١].

وقد جرى العمل فى حالة تقديم المرسل إليه خطاب ضمان مصرفى للإفراج عن البضاعة أن يقوم الناقل أو وكيله بالاتصال بالشاحن لتلقى تعليماته تفادياً لما قد ينشأ من مشاكل إذا ماتبين أن المرسل إليه (المشترى) لم يكن قد دفع ثمن البضائع للشاحن (البائع) . وأياً ماكان الأمر فإن الناقل لا تبرأ ذمته إلا بتسليم البضائع للمرسل إليه الحقيقى أو الحامل الشرعى لسند الشحن أو من ينوب عنه [٢].

أساس حق المرسل إليه فى استلام البضاعة :

إذا كان مستلم البضاعة هو الشاحن نفسه أو وكيله فلا شك أن الأساس القانونى لحقه فى استلام البضاعة إنما يكمن فى عقد النقل البحرى على أساس أنه يعتبر طرفاً فى هذا العقد يتمتع بحقوقه ويتحمل بالتزاماته . أما إذا كان مستلم البضاعة أو المرسل إليه شخصاً آخر خلاف الشاحن فلا شك - أيضا - أنه لايطالب باستلام البضاعة مستعملاً حق الشاحن أو بصفته وكيلاً عن الشاحن بل يطالب بها بناء على حق مباشر له قبل الناقل يستطيع بمقتضاه مطالبته بتسليم البضاعة باسمه الخاص رغم ماينطوى عليه هذا التكييف من استثناء علي قاعدة نسبية آثار العقد، حيث يكتسب المرسل اليه بعض الحقوق ويتحمل ببعض الالتزامات الناشئه عن عقد النقل بالرغم من كونه ليس طرفاً فيه أى من الغير ، وذلك مثل حقه فى المطالبة باستلام البضائع ، وحقه فى مقاضاة الناقل فى حالة هلاكها أو تلفها أو تأخيرها ، والتزامه بدفع أجرة النقل إذا كان قد اتفق فى عقد النقل على إستحقاقها فى ميناء الوصول .

وإذا كان الأمر كذلك فإن الخلاف قد ثار بشأن الأساس القانونى لهذا الحق المباشر للمرسل إليه قبل الناقل وتعددت الآراء بهذا الخصوص :

(١) د. علي جمال الدين عوض . السابق . رقم ٥٠٨ ص ٥١٨.
(٢) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ١٩٩ ص ١٣٨.

فذهب رأى إلى تأسيس حق المرسل إليه فى استلام البضائع علي الاشتراط لمصلحة الغير . ذلك أن عقد النقل البحرى يتضمن اشتراطاً لمصلحة الغير يتعهد بمقتضاه الناقل بتسليم البضائع الى المرسل إليه (المستفيد) من عقد النقل الذى يكتسب بدوره حقاً مباشراً قبل الناقل (المتعهد) يتمثل فى مطالبته بتنفيذ تعهده بتسليم البضاعة . وقد عيب علي هذا الرأى أنه يتعارض مع أحكام الاشتراط لمصلحة الغير التى تقضى بأن الاشتراط لمصلحة الغير وإن جاز أن يكسب المستفيد حقاً إلا أنه لايجوز أن يرتب فى ذمته التزام ، فى حين أن المرسل إليه يلتزم أحياناً بدفع أجرة النقل [1]. كما أننا لو طبقنا قواعد الاشتراط لمصلحة الغير على عقد النقل لترتب على ذلك جواز احتجاج الناقل (المتعهد) فى مواجهة المرسل إليه (المستفيد) من السند بالدفوع التى كان يجوز له التمسك بها فى مواجهة الشاحن (المشترط) نفسه والمستمدة من عقد النقل (م ٢/١٥٤ مدنى) . وهذا يتعارض مع حق المرسل إليه الخاص فى البضاعة ، ويضعف من الثقة فى التعامل على سندات الشحن أثناء الرحلة البحرية [2].

وذهب رأى ثان إلى تأسيس حق المرسل إليه فى استلام البضائع على عقد النقل ذاته باعتباره – أى العقد – عقداً ثلاثى الأطراف ، وباعتبار المرسل إليه إذن هذا الطرف الثالث بجوار الشاحن والناقل . ذلك أن حامل سند الشحن يعد طرفاً ذا شأن في عقد النقل باعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافأ مركزه – حين يطالب بتنفيذ عقد النقل – ومركز الشاحن ، ويرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به . وذلك استثناء من مبدأ نسبية آثار العقد تبرره الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل [3]. وقد عيب علي هذا الرأى أنه يقوم علي أساس اقتصادى بحت لا على أساس قانوني ذلك أن عقد النقل البحرى – كما ذكرنا – عقداً ثنائياً طرفاه الناقل والشاحن ، أما المرسل إليه

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٦٢ ص ٣٦٤.

(٢) د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ٣٤٤ ص ٣٤٩.

(٣) نقض ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة أحكام النقض س ١٦ ص ٢٢٠ ، نقض ٧ فبراير ١٩٦٧ نفس المجموعة س ١٨ ص ٣٠٠ ، نقض ١٤ أبريل ١٩٧٠ نفس المجموعة س ٢١ ص ٥٩٨.

فيتعبر من الغير بالنسبة لعقد النقل وبالنسبة لسند الشحن متى كان شخصاً آخر خلاف الشاحن أو وكيله [١].

وذهب رأى ثالث [٢] إلى تأسيس حق المرسل إليه فى إستلام البضائع على فكرة النيابة الناقصة ذلك أن الشاحن عند تعاقده مع الناقل يعتبر نائباً عن المرسل إليه الذى تنصرف إليه آثار العقد باعتباره الطرف الأصيل فى هذه النيابة ، وهى نيابة ناقصة لأن الشاحن يظل طرفاً فى عقد النقل بحيث يظل ملتزماً بدفع أجرة النقل تجاه الناقل إلى أن يقبل المرسل إليه البضاعة بحيث يعتبر الشاحن كما لو كان كفيلاً للمرسل إليه وقد عيب علي هذا الرأى أنه يفترض نيابة لم تنصرف إليها نية الأطراف حيث لم يقصد الشاحن أن يكون أصيلاً ونائباً عن المرسل إليه فى نفس الوقت ، كما لم يقصد المرسل اليه أن يكون طرفاً فى عقد النقل ، ويبدو هذا النقد واضحاً فى حالة تداول سند الشحن ذلك أنه إذا كان يفترض نيابة الشاحن عن المرسل إليه أو حامل السند فى جميع الأحوال فمن الصعب افتراض هذه النيابة عند تداول السند أثناء الرحلة واستقراره فى يد شخص لا صلة بينه وبين الشاحن إطلاقاً [٣]. كذلك يتعارض هذا الرأى مع الآثار القانونية التى تترتب على النيابة الناقصة والتى بمقتضاها يمتد حلول المرسل إليه محل الشاحن فى جميع التزاماته وليس الالتزام بدفع الأجرة فقط ، وهذا يتعارض مع مايجرى عليه العمل فى عقد النقل البحري [١].

ونذهب مع رأى أخيرا[٥] إلى تأسيس حق المرسل إليه فى استلام البضائع علي سند الشحن ذاته ذلك أن المرسل إليه بحيازته لسند الشحن إنما يعتبر مالكاً للبضاعة أو على الأقل حائزها إذ يعد سند الشحن ممثلاً للبضاعة وأداة حيازتها أو يمثل بالأحرى الحيازة الرمزية للبضاعة ، وذلك طبقاً للمادة

---

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٣٣٣ ص ٢٦٦.

(٢) مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٧٧ ص ٢٧٥.

(٣) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٦٢ ص ٣٦٤.

(٤) د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ٣٤٤ ص ٣٥٠ .

(٥) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٦٢ ص ٣٦٤ - ٣٦٥ ، د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ٣٠ ص ٢٦٠ ، د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٣٣٣ ص ٢٦٦-٢٦٧.

(١/٩٥٤ مدنى) التى تنص على أن : " تسليم السندات المعطاه عن المبالغ المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة فى المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها " . فالربان عليه أن يسلم البضائع إلى حائز السند لأنه يملكها ذلك أن قيام الشاحن بتسليم سند الشحن إلى المرسل إليه يعد بمثابة تسليمه البضاعة ذاتها إذ السند يمثل البضاعة ، ولما كان من حق الربان الامتناع عن تسليم البضاعة إلى المرسل إليه مادام لم يدفع أجرة النقل ليباشر حق الحبس وامتياز الناقل عليها ، فإن المرسل إليه لايمكنه استلام البضاعة إلا بعد تحريرها من التكاليف التى تشقلها دون أن يفقد الناقل حقه فى الرجوع على الشاحن لأنه المتعاقد معه . ولما كان سند الشحن وحدة لاتتجزأ فليس للمرسل إليه أن يتمسك بحقه الناشئ عنه وهو استلام البضاعة ، ويفلت من التزاماته الناشئة عنه ومنها التزامه بدفع أجرة النقل .

إثبات استلام البضاعة :

يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق فى تسلمها ، وهى قرينة بسيطة بحيث يجوز إثبات مايخالفها (م ٢٢٤ بحرى) بكافة طرق الإثبات ، ولكنه إثبات صعب لأن الأصل هو قيام القرينة لصالح الناقل .

وإذا كان الناقل قد أصدر أذون تسليم تتعلق بكميات من بضائع تسلمها بموجب سند شحن واحد تضمن نصاً يتعلق بالترخيص له فى إصدار مثل هذه الأذون ، فإن استرداد الناقل لأذون التسليم التى سبق إصدارها من صاحب الحق فى استلام البضائع يثبت قيام الناقل بتسليم البضائع المبينة فى هذه الأذون .

وأخيراً إذا لم يحضر صاحب الحق فى استلام البضائع، أو حضر وامتنع عن استلامها فأودعها الناقل - بإذن القاضى - لدى أمين فإن الإيصال الصادر من هذا الأمين باستلام البضاعة يثبت قيام الناقل بتسليمه البضائع بالأوصاف الواردة فى الإيصال .

التزاحم بين حملة نسخ سند الشحن :

قدمنا أنه يجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ وتكون كل نسخة موقعة ، ويذكر فيها عدد النسخ التى حررت منه ، وتقوم كل نسخة مقام الأخرى ، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل (م ٢٠٢/٣ بحرى) .

ومتى حدث ذلك وتم تظهير نسخ سند الشحن إلى أشخاص مختلفين تعدد حملة السند ، وتعدد - بالتالى - أصحاب الحق فى استلام البضائع ، وهنا يثور التساؤل عن تحديد الحامل الذى يكون له حق إستلام البضائع من الناقل من بين الحاملين المتعددين لنسخ سند الشحن .

وللإجابة على هذا التساؤل فإنه ينبغى لحل هذا التزاحم التفرقة بين فرضين هما التزاحم قبل تسليم البضائع ، والتزاحم بعد تسليمها :

الفرض الأول : التزاحم قبل تسليم البضائع :

إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسليم البضائع وجب تفضيل حامل النسخة الأقدم فى تاريخ التظهير (م ٢٢٥/١ بحرى) ، وذلك لأن المظهر بقيامه بتظيهر إحدى النسخ أولاً يكون قد نقل ملكية البضائع إلى المظهر إليه ، ويقوم تسليم سند الشحن مقام تسليم البضاعة ذاتها ، وبالتالى فإنه بهذا التظهير الأول يكون قد استنفذ حقه فى البضائع بحيث يقع تظهيره اللاحق على بضائع ليست مملوكة له ولا حق له فى إعطاء غيره حقاً عليها [(١)].

فإذا تقدم للربان عدة حملة لسندات شحن على نفس البضاعة وكانت تظهيراتهم فى تاريخ واحد امتنع عليه الفصل بينهم ، وأودع البضائع لدى أمين وطلب منهم اللجوء للقضاء الذى يقسمها بينهم قسمة غرماء حيث لا أفضلية لأحدهم على الآخرين [(٢)].

---

(١) د. حسين الماحى . السابق . رقم ٣٢٨ ص ٢٢٩.

(٢) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٥٠٢ ص ٥١٢.

الفرض الثانى التزاحم بعد تسليم البضائع :

إذا حدث التزاحم بعد تسليم البضاعة فإننا نكون بين أمرين :

الأمر الأول : أن يكون الشخص الذى تسلم البضاعة هو صاحب النسخة الأقدم فى تاريخ التظهير . وهنا لا صعوبة فى هذا الأمر حيث يكون مستلم البضاعة هو صاحب الحق فى استلامها وتبقى فى حيازته .

الأمر الثانى : أن يكون الشخص الذى تسلم البضاعة بالفعل هو شخص آخر غير حامل السند الأقدم فى تاريخ التظهير . وفى هذا الفرض نكون بصدد حيازتين للبضائع : حيازة فعلية لدى من تسلم البضاعة رغم أنه لايحمل سند الشحن الأقدم فى تاريخ التظهير ، وحيازة رمزية للبضاعة من قبل حامل السند الأقدم تظهيراً . وهنا يفترض أن كلا الحائزين حسنى النية ، ولحل هذا التزاحم فإنه متى كان من تسلم البضائع حاملاً حسن النية لإحدى نسخ سند الشحن كانت له الأفضلية على حملة النسخ الأخرى ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخاً (م ٢/٢٢٥ بحرى) أى تفضل الحيازة الفعلية على الحيازة الرمزية . وذلك لأنه رغم أن الشاحن لم يكن له أن يتصرف فى البضائع بعد سبق تصرفه فيها حيث يعد تصرفه اللاحق تصرفاً من غير مالك إلا أن تصرفه يعتبر مع ذلك سبباً صحيحاً من أسباب الملكية أو الحيازة السليمة إذا أضيف إليه شرطا الحيازة وحسن النية ، كما أن الربان إذا كان يحوز البضاعة لحساب المستفيد من سند الشحن الأقدم تظهيراً فانه بخروج هذه الحيازة من يده لم يعد الحامل الأول لسند الشحن حائزاً ويكون فى مركز أضعف من الحامل المتأخر الذى استلم البضاعة بالفعل . وهذا الحكم رغم وجاهته من الناحية القانونية إلا أنه يضعف من قيمة سند الشحن الائتمانية ويساعد على الغش [1].

الامتناع عن تسليم البضائع أو عدم وجود مطالب بها :

إذا لم يحضر صاحب الحق فى تسلم البضائع ،أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن آداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل ، جاز للناقل أن

(١) د. على جمال الدين عوض ، السابق ، رقم ٥٠٣ ص ٥١٣.

يطلب من قاضى الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي . ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة بالامتياز على غيره (م ٢٢٦ بحرى) .

والحكمة من هذا الحكم هى عدم تعطيل السفينة عن الاستغلال البحرى فضلاً عن ضمان استيفاء الناقل للأجرة .

المطلب الثانى

التــزامات الشــاحن

Les obligations du chargeur

يلتزم الشاحن بموجب عقد النقل البحرى - بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل حتى يمكنه من تنفيذ التزاماته المتعلقة بشحنها ونقلها وتسليمها إلى المرسل اليه ، كما يلتزم بتقديم بيانات صحيحة إلى الناقل حول البضائع ، فضلاً عن التزامه الرئيسى المتمثل فى دفع أجرة النقل . ونبحث هذه الالتزامات كل فى فرع مستقل.

الفرع الأول

الالتزام بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل

يلتزم الشاحن بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل حتى يتمكن من نقلها وذلك بأن يسلمه البضائع فى الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذيْن يقضى بهما العرف السائد فى ميناء الشحن إذا لم يوجد اتفاق علي غير ذلك (م ٢١٨ بحرى) .

فإذا تخلف الشاحن عن تنفيذ هذا الالتزام بعدم تسليمه البضائع للناقل ، أو بالتأخير فى تسليمها كان من حق هذا الأخير أن يطالب بالتعويض . ولايجوز أن تزيد قيمة التعويض الذى يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة (م ٢١٨ بحرى) .

الفرع الثانى

الالتزام بتقديم بيانات صحيحة إلى الناقل

يلتزم الشاحن بأن يقدم كتابة إلى الناقل البيانات الصحيحة المتعلقة بالبضائع عند تسليمه إياها حيث تقيد هذه البيانات فى سند الشحن (م ١/٢٠٥ بحرى) .

فإذا أدلى الشاحن بيانات غير صحيحة عن البضائع عند تسليمها إلى الناقل كان مسئولاً قبل هذا الأخير عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير (م ٢٠٦ بحرى) .

وإذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات (م ٢٣٠ بحرى) .

البضائع الخطرة : Les Marchandises dangereuses

إذا كانت البضاعة خطيرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك ، وأن يضع بياناً على البضاعة للتحذير من خطورتها ، وبياناً بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك ممكناً (م ٢/٢٠٥ بحرى) .

والبضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار لا تثير صعوبة فى تحديد معناها . أما البضائع الخطرة فقد تكون خطرة بطبيعتها كحمض الكبريتيك ، وقد تكون خطرة بسبب الظروف التى توجد فيها كمهربات أو مخدرات قد تؤدى إلى استيقاف السفينة [١].

هذا وقد فرق المشرع فى المادة (٢٠٩) من قانون التجارة البحرية بصدد البضائع الخطرة بين فرضين :

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٨٠ ص ٢٢٧.

الفرض الأول : شحن بضائع خطرة دون علم الناقل بطبيعتها كما فى حالة تقديم الشاحن إلى الناقل طروداً بها مواد خطرة دون أن يبين طبيعة محتوى هذه الطرود ، ودون أن يكتب عليها مايفيد خطورتها . وفى هذا الفرض يجوز للناقل فى كل وقت إخراج هذه البضائع الخطرة من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها ، فضلاً عن أن الشاحن يكون مسئولاً قبل الناقل والشاحنين الاخرين عن الأضرار والمصروفات التى تنشأ عن وضع هذه البضاعة فى السفينة وذلك إذا أثبت الناقل أنه ماكان ليرضى بشحنها فى السفينة لو علم بطبيعتها . وهذا الإثبات من الصعوبة بمكان بيد أنه يمكن للناقل أن يقيم الدليل على أن البيانات التى قدمها الشاحن لم تكن كافية فلم تسمح له بمعرفة طبيعة البضاعة (م ٢٠٩/١ بحرى).

الفرض الثانى : شحن بضائع خطرة بعلم الناقل بطبيعتها وموافقته علي شحنها . وفى هذا الفرض لايجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا كانت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة . وفى هذه الحالة لا يتحمل الناقل أية مسئولية قبل الشاحن إلا إذا تعلق الأمر بخسارة بحرية مشتركة حيث يجوز للشاحن أن يباشر دعوى المساهمة فى الخسارة ضد السفينة وضد الحمولة (م ٢٠٩ /٢بحرى) .

الفرع الثالث

الالتزام بدفع أجرة النقل

Le frêt

يتمثل الالتزام الأساسى الذى يرتبه عقد النقل البحرى فى ذمة الشاحن فى التزامه بدفع أجرة النقل وهى عبارة عن المبلغ الذى يلتزم بدفعه إلى الناقل نظير قيام هذا الأخير بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول .

تحديد أجرة النقل Détermination du frêt

تحدد أجرة النقل عادة باتفاق طرفى عقد النقل البحرى ، فإذا لم يتضمن

العقد إتفاقاً على أجرة النقل أو على طريقة تحديدها فإن الأجرة يتم تحديدها وفقا للعرف السائد فى ميناء الشحن ، وقد يتم تحديد أجرة النقل حسب وزن البضاعة حيث يتم الاتفاق على دفع مبلغ معين عن كل طن أو كيلو جرام من البضاعة . وقد يتم تحديد الأجرة حسب حجم البضاعة حيث يتفق على مبلغ معين عن كل متر مكعب . وقد تحدد الأجرة على أساس القطعة أو القيمة وذلك حسب طبيعة البضائع المنقولة .

والأصل أن أجرة النقل تحتسب على أساس كمية البضاعة الواردة فى سند الشحن ، كما أنه ليس للتحفظات الواردة بالسند بشأن وزن البضاعة أى تأثير علي حساب الأجرة . بيد أن الغالب اشتراط تحديد الأجرة حسب كمية البضاعة أو وزنها فى ميناء التفريغ ، وذلك فى الحالات التى يصعب فيها عند الشحن التحقق من كمية البضاعة أو وزنها ، وعندئذ تحدد الأجرة حسب الوزن أو المقاس أو العدد عند التفريغ . وفى هذه الحالة لايدخل في حساب الأجرة مايصيب البضاعة أثناء الرحلة من عجز بسبب طبيعتها نتيجة للضغط أو التبخر مثلاً (١).

وإذا كانت الأجرة تحدد على أساس العقد أو العرف فإن المادة (١/٢٠٨بحرى) قد تضمنت نصاً خاصاً بتحديد الأجرة على أساس أجرة المثل وذلك فى حالة شحن بضائع غير مذكورة فى سند الشحن أو فى إيصال تسلم البضائع بغير علم الناقل أو الربان . ففى هذه الحالة إذا وجد الربان مثل هذه البضائع قبل السفر أو تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها ولم يقم بإخراجها من السفينة فى ميناء الشحن فإن له أن يبقيها فى السفينة وينقلها بأجرة تعادل مايدفع لبضائع من نوعها فى المكان المذكور وذلك مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض .

الملتزم بدفع أجرة النقل Le Débiteur du frêt

الأصل أن يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل بصفته أحد طرفى عقد النقل البحرى . إلا أنه إذا كان قد اتفق علي أن الأجرة مستحقة الآداء عند الوصول فإن

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٣٠٣ ص ٢٤٤.

الشاحن لا يلتزم وحدة بأدائها فى هذه الحالة بل يلتزم بآدائها - أيضاً - من له الحق فى تسلم البضاعة إذا قبل استلامها (م ١/٢١٩بحرى) .

وعلي هذا فإنه يجوز الاتفاق بين الشاحن والناقل على استحقاق الأجرة عند الوصول ، وهذا الاتفاق من شأنه أن يؤدى إلى التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل وهو صاحب الحق فى استلام البضاعة . فإذا قبل المرسل إليه استلام البضاعة وأوفى للناقل أجرة النقل أخلى الشاحن من التزامه بدفع الأجرة ، أما إذا إمتنع المرسل إليه عند استلام البضائع عن دفع أجرة النقل جاز للناقل أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضى ، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء أجرة النقل (م ١/٢٢٦بحرى) ، فإذا لم يكف ثمن البضاعة بعد بيعها لاستيفاء الأجرة كان للناقل أن يرجع على الشاحن بما لم يستوفه من المرسل إليه أو من ثمن البضاعة المبيعة .

وأساس التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل عند الاتفاق بين الشاحن والناقل على استحقاقها عند الوصول لا يكون عقد النقل إذ المرسل إليه أجنبى عن هذا العقد بل أساس التزامه هو حيازته لسند الشحن فإذا أراد أن يخلص له الحق فى البضاعة فإن عليه أن يدفع أجرة نقلها إلى الشاحن (١).

ولأن أساس التزام المرسل إليه بأداء الأجرة عند إستحقاقها عند الوصول هو حيازته لسند الشحن ، ولأن السند ينبغى أن يحيطه علماً بأنه ملتزم بأداء الأجرة فإنه يجب أن يذكر فى سند الشحن مقدار أجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الوصول (م ١/٢٠٠ بحرى) .

فإذا لم يذكر فى سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول افترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن ، ولايجوز إثبات مايخالف ذلك فى مواجهة الغير حسن النيه الذى لايعلم وقت حصولة على السند أن الأجرة أو جزءاً منها لايزال مستحقاً ، ويعتبر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره من

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٦٧ ص ٣٦٨.

الغير فى هذا الخصوص إلا إذا كان هو الشاحن نفسه (م ٢/٢١٩ بحرى) .

وعلي هذا فإن جزاء عدم ذكر مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول فى سند الشحن هو قيام قرينة لصالح الغير حسن النية مفادها قبض الناقل للأجرة بكاملها عند الشحن ، وهى قرينة بسيطة يمكن للناقل تقويضها في مواجهة الشاحن إذا أثبت العكس ، وفى مواجهة الغير إذا أثبت أن الغير صاحب الحق فى إستلام البضائع كان سيئ النية أي كان يعلم وقت حصوله علي سند الشحن أن الأجرة أو جزءاً منها مازال مستحقاً .

أثر الحوادث البحرية على دين الأجرة

L'effet d'événements de mer sur le frêt :

يختلف أثر الحوادث البحرية على دين الأجرة بحسب نتيجة الحادث البحرى وما إذا كان قد أدى إلى هلاك البضائع هلاكاً كلياً أو إلى تلفها ونقص كميتها أو قيمتها :

هلاك البضائع هلاكاً كلياً : perte totale

ونفرق هنا بين هلاك البضائع نتيجة قوة قاهرة أو نتيجة إهمال الناقل ، وبين هلاكها نتيجة فعل الشاحن أو بسبب عيب ذاتى فى البضائع :

هلاك البضائع هلاكاً كلياً بقوة قاهرة Force Majeur أو بإهمال الناقل faute de transporteur

لما كان عقد النقل البحرى من العقود الملزمة للجانبين فإن تنفيذ أى من الطرفين لالتزامه يتأثر بتنفيذ الطرف الآخر لالتزامه . ومن هذا المنطلق فإن أجرة النقل لا تستحق للناقل إذا هلكت البضائع بسبب قوة قاهرة أو بإهمال الناقل فى تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات (م ٢٢١ بحرى) .

ومع ذلك فإن لهذه القاعدة استثناءات أهمها :

أ - تستحق أجرة النقل عن البضائع التى يقرر الربان إلقاءها فى البحر أو

التضحية بها بأي صورة أخري لإنقاذ السفينة أو الشحنة ، وذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة (م ٢٢٠ بحرى) . وحكمة هذا الاستثناء أن الشاحن يحصل في هذه الحالة على تعويض عن بضاعته الهالكة يقدر بقيمتها فى ميناء التفريغ (م ٣٣٠ بحرى) وبالتالى يعتبر قد تسلمها حكماً ومن ثم يلتزم بأداء أجرة النقل .

ب - تستحق أجرة النقل عن البضائع التى اضطر الربان إلى بيعها أثناء الرحلة للحصول على المؤونه أو لإصلاح السفينة . وذلك لنفس الحكمة أى حصول الشاحن على قيمة البضائع بسعرها فى ميناء التفريغ (م ١٠٥ بحرى) .

هلاك البضائع هلاكاً كلياً بفعل الشاحن أو تابعيه أو بسبب عيب ذاتى في البضائع :

إذا كان هلاك البضائع بفعل الشاحن أو تابعيه أو بسبب عيب فى البضاعة فلا تأثير لهذا الهلاك على دين الأجرة المستحقة للناقل بحيث يلتزم بها الشاحن كاملة ، فضلاً عن مسئوليته أيضاً عن تعويض الضرر الذى يصيب السفينة أو البضائع الأخرى المشحونة عليها من جراء فعله أو فعل تابعيه أو بسبب عيب البضاعة (م ٢٢٢ بحرى) .

هلاك البضائع هلاكاً جزئيا أو تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها:

perte plartielles et avaries :

إذا كان الضرر الذى لحق بالبضاعة يتمثل فى هلاكها هلاكاً جزئياً أو فى تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها فإن الشاحن أو من له الحق فى تسلم البضائع لا يبرأ من دفع الأجرة ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أثناء السفر (م ٣/٢١٩ بحرى) ، وذلك بصرف النظر عن وقوع الضرر نتيجة قوة قاهرة أو إهمال الناقل أو فعل الشاحن أو تابعيه أو بسبب عيب فى البضاعة ، والحكمة من ذلك أن الناقل فى هذه الحالة قام بتنفيذ التزامه بنقل البضائع ، ومن ثم وجب

على الشاحن أو صاحب الحق فى تسلمها أن يؤدى أجرة النقل .

شرط استحقاق الأجرة أياً كانت الحوادث

Frêt acquis à tout événement

يقصد بشرط استحقاق الأجرة أياً كانت الحوادث ذلك الشرط الذى يتم إدراجه فى سند الشحن ويكون من مقتضاه استحقاق الناقل لأجرة النقل متى بدأ تنفيذ عقد النقل البحرى ، وأياً كان مصير البضاعة المنقولة بحيث لا تتأثر أجرة النقل بأية حادثة تقع للبضاعة وتؤدى إلى هلاكها هلاكاً كلياً أو جزئياً أو إلى تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها .

وهذا الشرط صحيح فى إطار قانون التجارة البحرية إذ ليس من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية أو تخفيفها عما هو منصوص عليه فى القانون (١). وقد عرض له القانون فى المادة (١/١٩٤) بشأن إيجار السفينة بالرحلة وأجازه، ولاشك فى أن حكم هذه المادة ينطبق أيضاً على عقد النقل البحرى الذى يتركب فى هذه الحالة من عمليتين قانونيتين . نقل البضائع ، وتأمين على الأجرة حيث يعد هذا الشرط من الناحية القانونية تأميناً على الأجرة فالناقل يؤمن على الأجرة لدى الشاحن نظير خفض مقدارها (٢).

وهذا الشرط لايسرى إذا كان عدم تنفيذ الناقل لالتزامه بالنقل نتيجة خطأ منه لأن خطأ الناقل يجيز للشاحن - وفقاً للقواعد العامة - طلب فسخ العقد ، وبالتالى ينهار العقد برمته بما فيه هذا الشرط ، فضلاً عن حقه فى طلب التعويض ، فإذا بقى الالتزام بدفع الأجرة . فإن ذلك يعد إثراء للناقل بلا سبب . وعدم سريان هذا الشرط لعدم وفاء الناقل بالتزامه لخطأ منه أمر منطقى إذ القول بغير ذلك يحيل الالتزام إلى التزام إرادى محض ، والالتزام الإرادى المحض أى الذى يتعلق بمحض إرادة المدين باطل طبقاً للقواعد العامة (٣).

---

(١) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٢٤١ ص ١٧٤.
(٢) د. مصطفى طه . السابق . رقم ٣٨٦ ص ٢٨٠ .
(٣) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٣٠٥ ص ٢٤٧ .

كذلك فإن هذا الشرط يصبح محدود الأثر - إن لم يكن عديم الأثر - فى الفرض الذى يتفق فيه علي دفع الأجرة بحسب حالة البضاعة ووزنها أو مقاسها فى ميناء التفريغ [١].

ضمانات الوفاء بالأجرة Garanties du Paiement

لايحتاج الناقل إلى ضمانات خاصة إذا كانت الأجرة مستحقة الدفع فى ميناء القيام إذ يحصل عليها مقدماً . أما إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول فإن القانون قد أعطى الناقل ضمانين للوفاء بالأجرة هما حق الحبس ، وحق الامتياز .

الحق فى الحبس : Droit de rétention

أجاز القانون للناقل أن يمارس حقه فى حبس البضاعة عن مستحقيها حتى يستوفى أجرة النقل . حيث يجوز للناقل - إذا لم يحضر صاحب الحق فى تسلم البضائع ، أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل - أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية الإذن بايداع البضائع عند أمين يعينه القاضى ، كما يجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة (م ١/٢٢٦ بحرى) .

حق الامتياز Droit de privilégie

اذا قام الناقل بإيداع البضائع لدى أمين ، ورغم ذلك لم يدفع المرسل إليه أجرة النقل ، فإن له أن يطلب بيع البضائع كلها أو بعضها ، فإذا تم البيع فإن له امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التى تستحق له بسبب النقل (م ٢/٢٢٦ بحرى) وذلك مثل مقابل التأخير فى الشحن والتفريغ ، وحصة البضاعة فى الخسارة المشتركة ، ومصاريف حفظ البضاعة أو إنقاذها.

---

(١) د. حسين الماحى . السابق . رقم ٣٤٥ ص ٢٤١.

تقادم دعوى المطالبة بدين الأجرة :

La prescription d'action en paiement du frêt

تتقادم دعوى المطالبة بأجرة النقل بمضى سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب أن يتم فيه التسليم شأنها فى ذلك شأن كافة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر (م ١/٢٤٤ بحرى) .

وتنقطع مدة تقادم دعوى المطالبة بأجرة النقل بأسباب الإنقطاع المقررة فى القانون المدنى ، فضلاً عن انقطاعها بأسباب أخرى وردت فى المادة (٢/٢٤٤ بحرى) وهى : إرسال كتاب مسجل مصحوب بعلم وصول ، أو تسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة ، أو ندب خبير لتقدير الأضرار .

المبحث الثالث

مسئولية الناقـل البحـرى

La responsabilité du transporteur maritime

تمهيد وتقسيم :

إذا كان النقل البحرى هو محور أحكام القانون البحرى فإن موضوع مسئولية الناقل البحرى يعد من أهم المسائل التى يثيرها عقد النقل البحرى وأكثرها تعقيداً لما تثيره من منازعات بين الشاحنين والناقلين وبين الناقلين وشركات التأمين التى يحيل إليها الشاحنون حقوقهم قبل الناقلين ولذا - وخلافاً للتقنين البحرى القديم - اهتم قانون التجارة البحرية بموضوع مسئولية الناقل البحرى ونظمها فى المواد من ٢٢٧ إلى ٢٤٧ التى إستقى معظم أحكامها من التنظيم الذى وضعته معاهدة الأمم المتحدة للنقل البحرى الدولى للبضائع والمعروفة بقواعد هامبورج ١٩٧٨ بصفته أحدث تنظيم دولى لمسئولية الناقل البحرى .

وفى دراستنا لمسئولية الناقل البحرى للبضائع نعرض فى ثمانية مطالب على الترتيب لأساس مسئولية الناقل البحرى ، ونطاقها ، وأحوالها ، وأسباب دفعها ، وحالات الإعفاء القانونى منها ، وشروط الإعفاء منها ،والتحديد القانونى لها ، ودعوى المسئولية .

المطلب الأول

أساس مسئولية الناقل البحرى

La base de la responsabilité

تقوم المسئولية القانونية ، بصفة عامة ، على أساس من ثلاثة أسس هى[1]:

(الأساس الأول) الخطأ واجب الإثبات "La Faute Prouvée" :

وذلك إذا كان عبء إثبات الخطأ الذى تسبب عنه الضرر واقعاً على عاتق المدعى الدائن الذى ينبغى عليه أن يثبت خطأ الطرف الآخر الذى يطالبه بالتعويض .

(الأساس الثانى) الخطأ المفترض

" La Presomption de faute "

أى افتراض الخطأ فى جانب المدعي عليه المدين والذى يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يعفى من المسئولية عنه .

(الأساس الثالث) المسئولية المفترضة

" La Presomption de responsabilité

وهنا يقع عبء الإثبات - كالحالة السابقة - على عاتق المدعى عليه المدين ، ولكن مضمون هذا الإثبات مختلف فى هذه الحالة ، إذ لايكفى أن يثبت المدين أنه لم يرتكب الخطأ بل ينبغي عليه أن يثبت السبب الذى أدي إلي حدوث الضرر الذى لايد له أو لأحد من تابعيه فيه كالقوة القاهرة أو السبب الأجنبى .

وهنا نتساءل عن الأساس القانونى لمسئولية الناقل البحرى فى ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

وللإجابة علي هذا التساؤل قرر المشرع البحرى أن الناقل البحرى يلتزم بنقل البضاعة سالمة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد المعقول عند عدم الاتفاق على ميعاد معين ، كما يضمن الناقل

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٤٥٣ ص ٤٥٣ .

وأيضاً : M . Laazizi , Op . Cit , p . 42.

هلاك البضائع أو تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلمه البضائع فى ميناء الشحن ، وبين قيامه بتسليمها فى ميناء التفريغ إلى صاحب الحق فى تسلمها ، أو إيداعها لدى أمين يعينه القاضى إذا لم يحضر صاحب الحق فى تسلمها أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن آداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل (م ١/٢٢٧ بحرى) .

وعلى هذا فإن التزام الناقل البحرى بنقل البضاعة هو التزام بتحقيق نتيجة بحيث يكون الناقل مسئولاً عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة أى عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، ولا يعفى من هذه المسئولية إلا إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لايد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه (م ٢٢٩ بحرى) .وذلك كقوة قاهرة أو خطأ الشاحن أو عيب ذاتى فى البضائع أو خطأ الغير .

وبالتالى فإن أساس مسئولية الناقل البحرى هو المسئولية المفترضة فى جانب الناقل بحيث لايحتاج المتضرر إلى إثبات الضرر ، بل يفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر ، وليس أمام الناقل إلا أن يثبت السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع الضرر حتى يعفى من المسئولية .[1]

ولاشك أن تكييف التزام الناقل بنقل البضاعة بأنه التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاماً ببذل عناية يأتى فى مصلحة الشاحن حيث لن يستطيع الناقل إعفاء نفسه من المسئولية حتى لو أثبت أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر بل لابد من إثبات السبب الأجنبى الذى أدي الى وقوع هذا الضرر .

وجدير بالذكر أن التزام الناقل بنقل البضائع ينشأ عن عقد النقل البحرى ،

---

(١) يتفق القانون ، فى هذا الشأن ، مع معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، خلافاً لمعاهدة همبورج ١٩٧٨ . ذلك أن هذه المعاهدة الأخيرة أقامت مسئولية الناقل البحرى ، بصفة عامة ، على أسس الخطأ المفترض وليس المسئولية المفترضة حيث جعلت التزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها التزاماً ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة ، بحيث يستطيع الناقل التخلص من المسئولية إذا أثبت أنه قد اتخذ هو ومستخدميه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر . وهذا الإثبات أيسر على الناقل من إثبات السبب الأجنبى الذى أدى إلي وقوع الضرر ، ولا يوفر الحماية الكافية للشاحنين والمرسل إليهم كما كانت تحققها معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، وكما يحققها قانون التجارة البحرية .

راجع : كتابنا فى النقل البحرى للبضائع ١٩٩٧ ص ١٦٥ ومابعدها .

وبالتالى فهو التزام عقدى ، والمسئولية الناشئة عن الاخلال بهذا الالتزام العقدى هى مسئولية عقدية أيضاً.

المطلب الثانى

نطاق مسئولية الناقل البحرى

La portée de la réspons abilité

حرص المشرع البحرى على تحديد نطاق تطبيق أحكام قانون التجارة البحرية الواردة بشأن مسئولية الناقل البحرى مقرراً نطاقاً زمنياً لهذه المسئولية ومستبعداً بعض الحالات من تطبيق أحكامها .

(أولا) النطاق الزمنى لمسئولية الناقل البحرى (مدة المسئولية) :

حددت المادة (١/٢٢٧) من قانون التجارة البحرية النطاق الزمنى لمسئولية الناقل البحرى بالفترة بين تسلم الناقل البضائع فى ميناء الشحن وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فى تسلمها أو إيداعها طبقاً للمادة (١/٢٢٦ بحرى) .

وعلى هذا فإن أحكام مسئولية الناقل البحرى الواردة فى قانون التجارة البحرية تسرى فى هذا النطاق الزمنى أو فى تلك الفترة الزمنية ، أما خارج هذا النطاق الزمنى أى ماقبل هذه الفترة أو مابعدها فإن مسئولية الناقل البحرى تخضع للقواعد العامة في المسئولية ، كما يجوز الاتفاق بشأنها على شروط الإعفاء من المسئولية فى الحدود التى تسمح بها هذه القواعد العامة أى تطبيقاً للحرية التعاقدية .

(ثانياً) استبعاد نوعين من النقل من نطاق سريان أحكام المسئولية :

استبعدت الفقرة الثانية من المادة (٢٢٧) من قانون التجارة البحرية من نطاق المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من نفس المادة نوعين من النقل .

(النوع الأول) الملاحة الساحلية بين موانى الجمهورية إلا إذا اتفق على غير ذلك . ومعنى ذلك أن الأصل فى هذا النوع من النقل أن الناقل لايخضع لأحكام المسئولية الواردة فى قانون التجارة البحرية ، وانما تخضع مسئوليته عن الهلاك

أو التلف أو التأخير فى هذه الملاحة للقواعد العامة فى المسئولية التعاقدية . أما الاستثناء ، فهو خضوع هذا النوع من الملاحة لأحكام المسئولية الواردة فى قانون التجارة البحرية إذا اتفق علي ذلك .

(والنوع الثانى) : النقل بمقتضى عقد إيجار إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل فتسرى أحكام هذه المسئولية ابتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل ، ومعنى ذلك أن الأصل هو عدم خضوع النقل بمقتضى عقد إيجار لأحكام المسئولية الواردة فى المادة (١/٢٢٧ بحرى) بشأن عقد النقل البحرى .

وهذا الأصل يجد تبريره فى تمييز المشرع فى قانون التجارة البحرية بين عقد النقل البحرى ، وعقد إيجار السفينة وتنظيمه لكل منهما بقواعد وأحكام خاصة . كما أن الأحكام المنظمة لعقد إيجار السفينة هى أحكام مكملة لإرادة الطرفين وليست متعلقة بالنظام العام كالأحكام المنظمة لعقد النقل البحرى . فضلاً عن اختلاف الفلسفة التى نبعت منها الأحكام المنظمة لكلا العقدين إذ الشاحن فى عقد النقل البحرى يحتاج للنظر اليه بعين الرعاية والحماية بصفته الطرف الضعيف فى العقد ، بينما يتكافأ في عقد إيجار السفينة مركز الشاحن المستأجر ومركز الناقل المؤجر من حيث القوة الاقتصادية بما يسمح لكل طرف بحماية مصالحه ورعايتها بنفسه .

أما الاستثناء فهو سريان أحكام المسئولية الواردة فى القانون البحرى بشأن عقد النقل البحرى على النقل بمقتضى عقد إيجار إذا صدر سند شحن تنفيذاً لعقد الإيجار ، وذلك فى حالتين :

الحالة الأولى : أن يصدر سند الشحن من الناقل المؤجر إلى الشاحن المستأجر ثم يقوم هذا الأخير بنقل هذا السند إلى الغير .

الحالة الثانية : أن يصدر سند الشحن من الناقل المستأجر إلى شاحن من الغير .

ففى كلتا الحالتين تسرى أحكام المسئولية الواردة فى القانون البحرى بشأن عقد النقل البحرى على سند الشحن الصادر تنفيذاً لمشارطة الإيجار إذ أن حامل السند فى الحالتين لا شأن له بمشارطة الإيجار المبرمة بين المؤجر والمستأجر نظراً لأنه لم يكن طرفاً فيها ، ولم تندمج فى السند نظراً لعدم إحالة السند إليها إحالة خاصة وواضحة وصريحة . فكان من المنطقى أن يقتصر تطبيق الأحكام الواردة فى عقد إيجار السفينة على أطرافه ، بينما تطبق أحكام عقد النقل البحرى على حامل سند الشحن الصادر تنفيذاً لمشارطة الإيجار ، وسريان أحكام المسئولية فى هذه الحالة ابتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل سواء أكان الناقل المؤجر أو الناقل المستأجر .

المطلب الثالث

أحوال مسئولية الناقل البحرى

Les Causes de la résponsabilité

إذا كان الالتزام الأساسى للناقل هو نقل البضائع سليمة وكاملة من ميناء القيام الى ميناء الوصول فإن مسئوليته تتحقق فى أحوال أربعة هى عدم قيامه بالنقل أصلاً ، أو هلاك البضاعة ، أو تلفها ، أو تأخير وصولها .

(أولا) عدم تنفيذ النقل كلية :

إذا امتنع الناقل عن تسلم البضائع فى ميناء الشحن ، أو امتنع عن القيام بنقلها إلى ميناء التفريغ دون سبب مشروع فإنه يكون قد امتنع عن تنفيذ التزامه الأساسى بنقل البضائع الذى اتفق مع الشاحن على نقلها ويكون مسئولاً قبل الشاحن عن هذا الاخلال بالتزامه ، ولا يعفيه من المسئولية إلا إثبات أن الشاحن قدم له بضاعة غير المذكورة فى سند الشحن ، أو قدم له بضاعة خطرة ، أو أن عدم تنفيذه النقل يرجع لسبب أجنبى لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه .

(ثانياً) هلاك البضاعة: Les pertes de marchandises

يسأل الناقل عن هلاك البضاعة سواء أكان هلاكاً كلياً ينصب علي

البضاعة بأكملها أم هلاكاً جزئياً ينصب على جزء منها كما لو وصلت البضاعة ناقصة فى وزنها أو مقدارها أو فى عدد الطرود . غير أنه لايعتبر نقصاً أو هلاكا جزئياً مايسمى بعجز الطريق freints de route وهو النقص العادى الذى يصيب البضاعة بسبب طبيعتها كما فى حالة تبخر نسبة طفيفه من شحنة من البترول ، أو حالة نقص يسير فى شحنة من القمح نتيجة الشحن والتفريغ ، أو حالة فقدان نسبة يسيرة من الزيت نتيجة تعلقها بجدران صهاريج السفينة إلى غير ذلك من الأسباب التى تؤدى إلى نقص طفيف فى الشحنات المنقولة يتم السماح به بنسب محددة لا يسأل عنها الناقل .

ولما كان هلاك البضاعة دون ثبوت هذا الهلاك قديعجز الشاحن عن تقديم أساس لدعواه ضد الناقل فإن المادة (٢٢٨ بحرى) قد أقامت قرينة على هلاك البضاعة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لانقضاء ميعاد التسليم المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة (٢٤٠ بحرى) . أى الميعاد المتفق عليه أو الميعاد الذى يسلم فيه الناقل العادى البضائع فى الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق .

(ثالثاً) تلف البضاعة Les avaries aux mar chandises

يسأل الناقل عن تلف البضاعة أى وصولها كاملة من حيث مقدارها ولكنها مصابة كلها أو بعضها بعطب أو عوار وذلك طالما كان سند الشحن نظيفاً أى خالياً من التحفظات الخاصة بحالة البضاعة نظراً لأن الناقل فى هذه الحالة يفترض أنه تسلم البضاعة فى حالة جيدة ، ولايستطيع أن يثبت عكس ماهو مثبت في سند الشحن فى مواجهة الغير حسن النية الحامل الشرعى لسند الشحن (م ٢١٠ بحرى) ، وهو لايستطيع ذلك ولو كان بيده خطاب ضمان صادر من الشاحن حيث لا حجية لهذا الخطاب إلا بين طرفيه أى الشاحن والناقل (م ٢٠٧ بحرى) .

وعلى هذا فإن الناقل لايسأل عن تلف البضاعة إذا كان العيب الذى

أصابها ثابتاً فى سند الشحن فى صورة تحفظ وارد به على حالة البضاعة .

(رابعا) التأخير فى تسليم البضاعة Le Retard à la livraison

يسأل الناقل أخيراً عن التأخير فى تسليم البضاعة ، ويعتبر الناقل قد تأخر فى تسليم البضائع إذا لم يسلمها فى الميعاد المتفق عليه ، أو فى الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق ، ولايبرأ الناقل من المسئولية إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه (م ٢٤٠ بحرى) . فإذا لم تسلم البضاعة خلال الستين يوماً التاليه لانقضاء ميعاد التسليم اعتبرت فى حكم الهالكة كما ذكرنا منذ قليل .

المطلب الرابع

أسباب دفع مسئولية الناقل البحرى

Les Causes d'exception à la résponsabilité

يسأل الناقل البحرى بمجرد عدم قيامه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه سليمة وكاملة فى ميناء الوصول سواء أكان الضرر اللاحق بالبضاعة ناشئاً عن خطئه الشخصى كأن يستخدم فى النقل سفينة غير صالحة للملاحة ، أم عن خطأ تابعيه البحريين (الربان ، الطاقم ، المرشد) أو البريين ، كأن يكون الهلاك أو العجز نتيجة حريق تسبب فيه التابع أو تصادم تسبب فيه الربان .

ولكن يمكن للناقل أن يدفع عن نفسه هذه المسئولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر فى تسليمها يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه . وذلك كخطأ الشاحن ، أو عيب ذاتى فى البضاعة أو خطأ الغير ، أو قوة قاهرة .

(أولا) خطأ الشاحن Faute du chargeur

يستطيع الناقل أن يدفع عن نفسه المسئولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر فى تسليمها إذا أثبت أن خطأ الشاحن المضرور هو الذى تسبب فى

إحداث الضرر كعيب فى تغليف البضاعة أو فى تعبئتها أو عدم الكشف بغير عمد عن حقيقة البضاعة مما ترتب عليه نقلها أو رصها بطريقة لا تتناسب مع طبيعتها كما لو كانت البضاعة من النوع الذى يتطلب الحفظ في مكان بارد .

(ثانياً) العيب الذاتى للبضاعة Le vice propre de la marchandise

يستطيع الناقل أن يدفع عن نفسه المسئولية - أيضاً- إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها يرجع إلى العيب الذاتى للبضاعة أى إلى طبيعة البضاعة ذاتها وعدم تحملها للرحلة البحرية كأن تكون البضاعة مما يتلف بالحرارة أو البرودة أو الرطوبة .

هذا ويلحق بعض الفقه [١] العيب الذاتى للبضاعة بخطأ الشاحن باعتبار أن الشاحن هو الذى قرر شحن بضاعة لا تتحمل عملية النقل ، ولذا يمكن للناقل أن يتمسك بالعيب الذاتى للبضاعة ولو كان سند الشحن خالياً من أى تحفظ يتعلق به . فى حين يرى البعض[٢] عدم لزوم هذا الإلحاق لدفع مسئولية الناقل نظراً لأن المعول عليه فى دفع تلك المسئولية هو أن يكون سبب الضرر أجنبياً عن الناقل وتابعيه . ومتى توافر ذلك الشرط فى العيب الذاتى للبضاعة فلا حاجة للبحث فيما إذا كان الشاحن قد ارتكب خطأ بشحنه بضاعة لا تقوى بطبيعتها على تحمل عملية النقل .

(ثالثاً) : خطأ الغير Faute de tiers

لا يسأل الناقل عن الضرر الذى يصيب البضاعة بسبب خطأ يصدر من الغير . ويقصد بالغير فى هذا الخصوص كل شخص لايكون الناقل مسئولاً عن أفعاله . وذلك مثل ربان سفينة أخرى صدم السفينة التى تحمل البضاعة بخطأ منه مما أدى إلى هلاك البضاعة ، أو صاحب بضاعة أخرى معيبة لايعلم الناقل

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٥٢٩ ص ٥٣٥ ، د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٣٤٣ . ص ٢٧٣.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٧٦ ص ٣٧٦.

بعيبها الذى أدى إلى إفساد البضاعة المشحونة بجوارها . إنما لايعد من الغير فى هذا الخصوص تابعو الناقل مثل ربان السفينة وأفراد الطاقم وغيرهم ممن يسأل الناقل عن أخطائهم .

(رابعاً) القوة القاهرة Force Majeur

تنتفى مسئولية الناقل - أيضاً - إذا كان سبب الضرر هو القوة القاهرة . ويعتبر من قبيل القوة القاهرة كل أمر لايمكن توقعه ولا يستطاع دفعه ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً . وذلك مثل هبوب عاصفة شديدة غير عادية ، أو هياج البحر هياجاً غير عادى ، وأعمال السلطة العامة كفرض حصار بحرى على ميناء معين لسبب حربى أو صحى أو صدور قرار أو قانون بمنع الاتجار مع دولة معينة .

ولا تعد أخطار البحر العادية perils de Mer من قبيل القوة القاهرة إلا إذا بلغت من الشدة حداً يجعلها غير متوقعة الحدوث وغير مستطاع دفعها ، ولذلك فإن السرقة والحريق لايعتبر أى منهما من قبيل القوة القاهرة إلا إذا وقع فى ظروف جعلت توقعه غير مفروض وتلافيه غير ممكن ، كذلك لايعتبر الإضراب قوة قاهرة إلا إذا كان عاماً يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً وكان فجائياً وغير متوقع من الناقل ولا دخل لإرادته فيه كما أن التغيرات الجوية العادية لا تعتبر من قبيل القوة القاهرة لفرض توقعها من الناقل ، ومن ثم يكون الناقل مسئولاً عن التأخر فى تسليم البضاعة الناشئ عن تجمد مياه الميناء إذا كان هذا التجمد يحدث بشكل دورى ومنتظم ، كما يكون مسئولاً عن التأخر الناشئ عن المد والجزر المعروفة مواعيده .

المطلب الخامس

حالات الإعفاء القانونى من المسئولية

Les Causes d'exonération légale de la résponsabilité

حدد قانون التجارة البحرية أربع حالات أوردها على سبيل الحصر يعفى فيها الناقل البحرى قانوناً من المسئولية نظراً لسلوك الشاحن، وخصوصية طريقة نقل البضاعة ، وخصوصية طبيعة البضاعة ، وواجب كل ربان فى تقديم المساعدة لإنقاذ الأرواح المهددة بالخطر فى البحر . وهذه الحالات هى : حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن ، وحالة النقل على سطح السفينة ، وحالة نقل الحيوانات الحية ، وحالة إنقاذ الأرواح والأموال فى البحر .

(أولاً) تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن :

لايسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها ، وتمكن الناقل من إثبات ذلك (م ٢٣٠ بحرى) . وعلى هذا فإن هذه الحالة تفترض خطأ الشاحن بذكره بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها ، وذلك عن عمد منه أي عن علم وبينه بعدم صحة تلك البيانات ، وسواء أكان الهدف من ذلك هو غش الناقل أو التهرب من الجمارك أم لأى سبب آخر . وهنا يعاقب الشاحن بإعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها أياً كان سبب الهلاك أو التلف ولو كان ناشئاً عن خطأ الناقل أو تابعيه طالما لم يرق إلى مستوى الغش ، وذلك بشرط أن يثبت الناقل عدم صحة البيانات التى أوردها الشاحن فى سند الشحن ، فضلاً عن إثباته سوء نية الشاحن أى تعمده ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضائع أو قيمتها .

(ثانياً) نقل البضائع علي سطح السفينة : Transports en pontée

سبق أن ذكرنا أنه يجوز للناقل أن يشحن البضائع على سطح السفينة فى حالات معينة هى : الحصول على إذن كتابى من الشاحن ، أو إذا كان الناقل

ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به فى ميناء الشحن ، أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة ، أو جرى العرف فى هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية ، وذلك شريطة أن يذكر فى سند الشحن فى جميع هذه الحالات أن البضاعة مشحونة على سطح السفينة . فإذا تحققت إحدى هذه الحالات وذكر فى السند أن البضاعة قد شحنت على السطح فإن مسئولية الناقل عن البضائع المشحونة على السطح لا تختلف عن مسئوليته عن البضائع المشحونة داخل عنابر السفينة . ولكنه لايكون مسئولاً عن هلاك البضائع المشحونة على السطح أو تلفها إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل (م ٢٣١ بحرى) كأن يثبت أن الهلاك أو التلف نتج عن تعرض البضائع لحرارة الشمس أو الرطوبة أو الأمطار وغيرها من المخاطر الخاصة بالشحن على سطح السفينة .

(ثالثاً) نقل الحيوانات الحية Les Animaux vivants

لايسأل الناقل فى حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو مايلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو الضرر ناشئاً عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات افترض أن هلاكها أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه (م ٢٣٢ بحرى).

وعلى هذا فإن قانون التجارة البحرية قد أخضع نقل الحيوانات الحية لأحكامه إلا أنه - نظراً لما ينطوى عليه نقلها من مخاطر كبيرة - قرر إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاكها أو إصابتها بضرر بشرط أن يثبت أن الهلاك أو الضرر قد نشأ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل كنفوق الحيوانات بسبب إصابتها بدوار البحر . ولتخفيف عبء اثبات سبب الهلاك أو الضرر افترض المشرع أن الهلاك أو الضرر ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل متى أثبت الناقل أنه نفذ تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات . على أنه يجوز للشاحن دحض هذه القرينة إذا أثبت أن الهلاك أو الضرر الذى أصاب

الحيوانات قد نشأ عن خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه .

(رابعاً) إنقاذ الأرواح والأموال فى البحر Actes de sauvetage

لايسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح فى البحر أو بسبب التدابير المعقولة التى يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر (م ٢٤٢ بحرى) .

وعلي هذا فإن قانون التجارة البحرية يميز - فى هذا الصدد - بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال : فإذا تعلق الأمر بإنقاذ الأرواح فإن الناقل يعفى من المسئولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يقع بسبب عمليات الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ دون قيد أو شرط كما لو اضطرت السفينة إلى الإنحراف عن خط سيرها لإنقاذ الأرواح ، وذلك لأن إنقاذ الأرواح التزام قانونى يقع على عاتق الربان يتعرض للعقاب إذا تخلف عنه ، كما أن الأرواح البشرية لايعادلها مال . أما إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال فلا يعفى الناقل من المسئولية إلا بسبب التدابير المعقولة التى يتخذها لإنقاذ الأموال فى البحر ، وذلك لأن إنقاذ الأموال أمر اختيارى لا إلزام على الربان بالقيام به [١] . ومن ثم لايعفى الناقل من المسئولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذى ينتج عنها إلا بشرط أن يكون التدبير الذى اتخذه الربان ؛ معقولاً " لأن المفاضلة فيه بين مال ومال ، وخير للناقل أن يحافظ على مال أؤتمن عليه من أن يضحى به لينقذ مالاً لايعنيه[٢] .

---

(١) د. مصطفى طه . السابق . رقم ٤٠١ ص ٢٩١.
(٢) د. علي جمال الدين عوض . السابق . رقم ٥٢٨ ص ٥٣٥.

المطلب السادس

شروط الإعفاء من المسئولية

Clauses d'exonération de la résponsabilité

قد يضع الناقل شروطاً فى سند الشحن ترمي إلى إعفائه من المسئولية سواء عن أخطائه الشخصية أو عن أخطاء تابعيه ، وهنا يثور التساؤل عن مشروعية مثل هذه الشروط ، وعن آثارها إذا كانت مشروعة .

وللإجابة على هذا التساؤل وضع قانون التجارة البحرية قاعدة عامة مؤداها بطلان شروط الإعفاء من المسئولية أو تحديدها ، ثم أورد استثناء على هذه القاعدة .

(أولاً) قاعدة بطلان شروط الإعفاء من المسئولية أو تحديدها :

وضعت هذه القاعدة المادة (٢٣٦ بحرى) بقولها : " يقع باطلاً كل إتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه أحد الأمور الآتيه :

(أ) إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها .

(ب) تعديل عبء الإثبات الذى يضعه القانون على عاتق الناقل .

(جـ) تحديد مسئولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه فى الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون .

(د) النزول عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أي اتفاق آخر مماثل "

وعلى هذا فإن المشرع البحرى قد أراد مراعاة جانب الشاحنين وحمايتهم ضد تعسف الناقلين الذين دأبوا على إدراج شروط في سندات الشحن تقضى بعدم مسئوليتهم عن الأضرار التى تصيب البضائع المشحونة مستغلين فى ذلك قوتهم الاقتصادية وضعف مركز الشاحنين . فقرر المشرع جزاء البطلان المطلق

لكل اتفاق يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية التى ألقاها القانون على عاتقه بشرط أن يتم هذا الإتفاق قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر . أما اذا تم هذا الاتفاق بعد وقوع الحادث فإنه يكون صحيحاً لانتفاء شبهة إذعان الشاحن حيث لا خوف عليه وقتئذ من سيطرة الناقل .

هذا وتتخذ الاتفاقات الباطلة صورة شروط تدرج فى سندات الشحن حصرتها المادة (٢٣٦) بحرى فى أربعة أنواع هى :

١ - شرط إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها :

ويقصد بالشرط الباطل فى هذا الصدد الشرط الذي يعفى الناقل من المسئولية في غير الأحوال المنصوص عليها قانوناً ، أى فى غير الأحوال التى يكون فيها الهلاك أو التلف ناشئاً عن سبب أجنبى لا يد للناقل أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه . وبمعنى أكثر وضوحاً يكون الشرط باطلاً إذا كان يعفى الناقل من مسئوليته عن الهلاك أو التلف الناشئ عن خطأ الناقل أو خطأ تابعيه فى تنفيذ عملية النقل .

ويلاحظ أن النص قد ذكر فقط حالتى الهلاك والتلف ، ولم يذكر حالة التأخير فى تسليم البضاعة مما دعا بعض الفقه إلى قصر البطلان على الاتفاقات الخاصة بالإعفاء من المسئولية فى حالتى الهلاك أو التلف ، ومن ثم إجازة الاتفاق على الاعفاء من المسئولية فى حالة التأخير فى تسليم البضاعة [١]، ولكننا نرى مع جانب فقهى آخر إبطال الاتفاق - كذلك - على إعفاء الناقل من المسئولية عن التأخير فى تسليم البضائع إما بإلحاق مثل هذا الاتفاق بهذا الشرط الذى نحن بصدده واعتبار إغفال النص ذكر حالة التأخير غير مقصود من المشرع [٢]، أو بإلحاق مثل هذا الاتفاق بالشرط التالى وهو شرط تعديل عبء الاثبات الذى يضعه القانون على عاتق الناقل حيث إن القانون يلقى على عاتق

---

(١) د. حسين الماحى . السابق . رقم ٣٨٧ ص ٢٦٦.
(٢) د. مصطفى طه . السابق . رقم ٤٠٣ ص ٢٩٣.

الناقل عبء إثبات السبب الأجنبى الذى أدى إلى تأخير تسليم البضائع ، ويبطل نقل هذا العبء إلى عاتق الشاحن ، فإذا كان الشرط الذى يعدل عبء إثبات سبب التأخير باطلاً فمن باب أولى يبطل الشرط الذى يعفى الناقل من المسئولية عن التأخير في تسليم البضائع [١] .

٢ - شرط تعديل عبء الإثبات الذى يضعه القانون على عاتق الناقل :

يقع باطلاً - كذلك - كل شرط من شأنه نقل عبء الإثبات إلى عاتق الشاحن لأن ذلك يعد تخفيفاً لمسئولية الناقل . فالناقل - كما ذكرنا - مسئول قانونا عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى تسليم البضائع ، ولا يجوز له دفع مسئوليته إلا بإثبات السبب الأجنبى الذى لايد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه ، فكل شرط يقضى بطرح عبء الإثبات عن عاتق الناقل ونقله إلى عاتق الشاحن - أى الذى يضع على عاتق الشاحن عبء إثبات سبب الهلاك أو التلف أو التأخير أو إهمال الناقل أو تابعيه - يتضمن تخفيفاً لمسئولية الناقل ومن ثم يعد باطلاً .

٣ - شرط تحديد المسئولية بمبلغ يقل عن الحد القانونى :

يقع باطلاً - أيضاً - كل شرط يرمى الى تحديد مسئولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه فى الفقرة (١) من المادة (٢٣٣) بحرى . والتى تنص على أنه : " تحدد المسئولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لايجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن، أو بما لايجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة أي الحدين أعلى " .

وعلى هذا فإنه يكون صحيحاً - بمفهوم المخالفة - الشرط الذى يلتزم بمقتضاه الناقل بدفع تعويض يزيد عن هذه الحدود ، وهذا مانصت عليه المادة (٢٣٧) بحرى بقولها : " للناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له ، كما يجوز له أن يزيد مسئوليته والتزامه بشرط أن يذكر ذلك فى سند الشحن " .

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٧٨ ص ٣٨١.

٤ - شرط النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أى اتفاق آخر مماثل :

يقع باطلاً - أخيراً - شرط التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين علي البضائع الذى عقده الشاحن لأن ذلك يجعل الناقل مستفيداً من عقد التأمين على البضائع ، ويسمح له بتغطية المسئولية عن أخطائه على نفقة الشاحن أي بفضل أقساط التأمين التى دفعها الشاحن ، وفى ذلك تحايل على عدم جواز إعفاء الناقل من مسئوليته .

أما الشروط المماثلة لشرط النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين علي البضائع فمثالها الشرط الذى يقضى بحلول تعويض التأمين محل التعويض الذى يلتزم به الناقل قانوناً .

(ثانياً) الاستثناء من قاعدة بطلان شروط الإعفاء من المسئولية :

بعد أن قررت المادة (٢٣٦) من قانون التجارة البحرية قاعدة بطلان شروط الإعفاء من المسئولية أو تحديدها فى الحالات السابقة أوردت المادة (٢٣٨) استثناء على هذه القاعدة بالنص على أنه : " يجوز الاتفاق على مايخالف أحكام المادة ٢٣٦ من هذا القانون إذا كانت الظروف الإستثنائية التى يتم فيها النقل تبرر إبرام هذا الإتفاق ، بشرط ألا يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية عن خطئه أو خطأ تابعيه ، وبشرط أن لايصدر سند شحن ، او يدون الاتفاق فى إيصال غير قابل للتداول يبين فيه مايفيد ذلك " .

وعلى هذا فإن هذا الاستثناء لايكون صحيحاً ومنتجاً لآثاره إلا إذا توافرت فيه شروط ثلاثة :

١ - أن يكون للنقل طابع استثنائى :

ويكون للنقل طابع استثنائي إما بالنظر إلى طبيعة البضاعة المنقولة كما لو تعلق الأمر بنقل مواد ذرية أو متحف أثرى أو مفرقعات إلي غير ذلك من البضائع ذات الطبيعة الخاصة ، أو بالنظر إلى الظروف التى تتم فيها عملية

النقل كما لو تطلب النقل خرق حصار بحرى مفروض على ميناء الوصول ، أو عبور بحار تكون مسرحاً لعمليات حربية أو اجتياز منطقة قطبية تكثر فيها الجبال الجليدية إلى غير ذلك من الظروف الخاصة التى تتم فيها عملية النقل .

٢ - أن لايتضمن الاتفاق إعفاء الناقل من المسئولية عن خطئه أو خطأ تابعيه:

وذلك كأن يقتصر الشرط على نقل عبء إثبات سبب الهلاك أو التلف أو التأخير من الناقل إلى الشاحن ، أى إلزام الشاحن بإثبات خطأ الناقل أو خطأ تابعيه بحيث لايتعدى الأمر إلى الاتفاق على إعفاء الناقل من المسئولية عن خطئه أو خطأ تابعيه .

٣ - أن لايصدر سند شحن :

حيث يلزم إفراغ عقد النقل فى وثيقة خاصة أو إيصال غير قابل للتداول يبين فيه مايفيد ذلك .

المطلب السابع

التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى

La Limitation légale de la résponsabilité

يسعى المشرع البحرى إلى تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين من جهة ومصالح الشاحنين من جهة أخرى . فبعد أن راعى المشرع مصالح الشاحنين بتشديد مسئولية الناقل بافتراض خطئه ، وبإبطال شروط إعفاء الناقل من المسئولية أو تحديدها ، راعى مصالح الناقلين بتحديد مسئوليتهم بمبالغ قصوى حتى لاتثقل الأعباء كاهلهم وحتى يستطيعون مواصلة نشاطهم فى خدمة التجارة البحرية .

ونتولى بحث التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى من حيث :

(أولاً) الحد القانونى لمسئولية الناقل البحرى .

(ثانياً) نطاق تطبيق الحد القانونى لمسئولية الناقل البحرى .

(أولاً) الحد القانونى لمسئولية الناقل البحرى :

La Limite légale de la résponsabilité

تحدد مسئولية الناقل البحرى أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها بما لايجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لايجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة أى الحدين أعلى (م ١/٢٣٣ ، ٣/٢٤٠ بحرى) .

فإذا جمعت الطرود أو الوحدات فى حاويات ، وذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية عدّ كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأقصى للمسئولية . وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة (م ٢٣٣ /٢ بحري) .

وعلى هذا فإننا سنبحث فى حساب الحد القانونى للمسئولية ، والمقصود بالطرد والوحدة ثم فى النقل بالحاويات :

١ - حساب الحد القانونى للمسئولية Le Calcul de la limite Légale

تحدد مسئولية الناقل بما لايجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن ، أو بما لايجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة . أى الحدين أعلى (م ١/٢٣٣ بحرى) .

فلو فرض أن عدد الطرود الهالكة كان عشرة طرود وزنها الإجمالى ٥٠٠٠ كيلو جرام فإن الحد الأقصى للتعويض يكون عشرين ألف جنيه إذا تم حسابه على أساس عدد الطرود ، أو ثلاثين ألف جنيه إذا تم حسابه على أساس الوزن الإجمالى . ومن ثم تتحدد مسئولية الناقل بأعلى الحدين أى بمبلغ ثلاثين ألف جنيه [١].

وهذا الحد القانونى ليس تقديراً جزافياً لقيمة الطرد أو الوحدة وإنما هو حد قانونى للمسئولية ، كما أنه ليس شرطاً جزائياً وإنما هو حد أقصى لا ينطبق إلا

---

(١) د. مصطفى طه . السابق . رقم ٤٠٩ ص ٢٩٨.

فى حالة ما إذا كان الضرر الحقيقى يفوق الحد القانونى المذكور ، فإذا كان مقدار الضرر اللاحق بأحد الطرود يزيد على ألفى جنيه فلا يحصل الشاحن أو المرسل إليه إلا على ألفى جنيه فقط ولايلزم الناقل بدفع مبلغ يزيد علي ذلك ، وكذلك الحال عند احتساب التعويض علي أساس ستة جنيهات للكيلو جرام من البضائع أما إذا كان الضرر اللاحق بأحد الطرود أقل من ألفى جنيه أو ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من البضائع فليس للشاحن أن يطالب إلا بتعويض مساوٍ لما لحقه من ضرر (١).

ويقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه إثبات مقدار الضرر الحاصل فعلاً لكل طرد أو وحدة وذلك طبقا للقواعد العامة ، ويقدر التعويض على أساس قيمة البضائع فى المكان والزمان اللذين تم فيهما تفريغها من السفينة ،أو اللذين كان ينبغى تفريغها فيهما ، وتحدد قيمة البضائع طبقاً لثمن السوق للبضائع فى ميناء الوصول وقت التفريغ .

هذا وقد سبق القول ببطلان كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر يكون موضوعه تحديد مسئولية الناقل بمبلغ يقل عن الحد القانونى الذى نحن بصدده ، وعلى العكس يعتبر صحيحاً الشرط الذى يلتزم بمقتضاه الناقل بدفع تعويض يزيد عن هذا الحد وذلك بمفهوم المخالفة فضلاً عن النص فى المادة (٢٣٧ بحرى) على أن " للناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق والاعفاءات المقررة له ، كما يجوز له أن يزيد مسئوليته والتزاماته بشرط أن يذكر ذلك فى سند الشحن " وعلى هذا فإن الحد القانونى للمسئولية المقرر فى المادة (١/٢٣٣ بحرى) يعد بمثابة الحد الأقصى للمسئولية القانونية والحد الأدنى للمسئولية الاتفاقية .

٢ - المقصود بالطرد Colis والوحدة unité :

يقصد بكلمة " طرد " وضع البضاعة أو جزء منها أو تجميعها فى رباط واحد بقصد نقلها ، كما لو وضعت فى صناديق أو أجولة تحمل أرقاماً وعلامات

(١) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٢٨٠ ص ٢٠٢.

مميزة فإن كل صندوق أو جوال يسمى فى هذه الحالة طرداً وهذه الطرود يذكر عددها فى سند الشحن وعلى أساسها تتحدد مسئولية الناقل عنها (١).

أما كلمة " وحدة " فهى خاصة بالبضاعة التى تشحن صباً منفرطة من غير تغليف والتى لايعرف إلا وزنها أو قياسها أو حجمها دون عددها كالأخشاب والغلال والفحم والبترول . ويقصد بالوحدة فى هذا المقام وحدة الوزن أو المقاس أو الكيل أو الحجم في سند الشحن سواء كانت طناً مترياً أو كيلو جراماً أو متراً مكعباً (٢).

فإذا كانت البضاعة المشحونة لا تعتبر طرداً أو وحدة بالمفهوم السابق فلا يسرى نص الفقرة الأولى من المادة (٢٣٣) فى شأن الحد الأقصى للتعويض عن الهلاك أو التلف ويسأل الناقل عن تعويض الضرر كاملاً ، فالسيارة المشحونة دون تغليف لاتعد طرداً أو وحدة ، وبالتالى لا محل لتطبيق التحديد القانونى للمسئولية ، ويكون الناقل مسئولاً عن تعويض الضرر كاملاً الذى يقدر على أساس القيمة الحقيقية للسيارة (٣).

٣ - النقل بالحاويات Transport par Containers

مع تطور وسائل النقل البحرى ظهرت وسيلة حديثة للشحن تصون البضاعة من التلف وتيسر شحنها وتفريغها وفرزها وتسليمها عند الوصول تسمى بالحاويات " Containers" وهى أوعية أو صناديق ضخمة تتفاوت فى حجمها وفقاً لطبيعة البضائع التى توضع فيها سواء أكانت سائبة أم مغلفة تغليفاً بسيطاً، وتكون صالحة للاستعمال عدة مرات .

ولاشك فى أن الحاوية تعتبر من قبيل الطرود لا من قبيل الوحدات ، ولكن السؤال الذى يعرض فى هذا الصدد هو : هل تعتبر الحاوية بما تحتوى عليه من طرود أو وحدات وحدة شحن واحدة ، أم تكون العبرة بعدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية ؟

---

(١) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٢٨٥ ص ٢٠٥.
(٢) د. مصطفى طه . السابق . رقم ٤١٠ ص ٢٩٩ .
(٣) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٢٩٠ ص ٢٠٨.

للإجابة على هذا السؤال ينبغى النظر فى بيانات سند الشحن ، فإذا ذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية عدّ كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأقصى للمسئولية . أما إذا لم يذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية ، فإن الحاوية بما فيها تعتبر طرداً واحداً أو وحدة واحدة فى تعيين الحد الأقصى للمسئولية (م ١/٢٣٣ بحرى) .

ويثور سؤال آخر هو : إذا هلكت الحاوية ذاتها أو تلفت فهل تعتبر طرداً وتدخل فى تقدير الحد الأقصى للتعويض ؟

والاجابة بالنفى إذا كانت الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمه منه ، وبالايجاب إذا لم تكن مملوكة للناقل أو مقدمة منه كأن تكون مملوكة للشاحن ، ففى هذه الحالة الأخيرة تعتبر الحاوية ذاتها وحدة شحن بالإضافة إلى عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها ومن ثم تدخل فى تقدير الحد الأقصى للتعويض (م ٢/٢٣٣ بحرى) .

(ثانياً) نطاق تطبيق الحد القانونى لمسئولية الناقل البحرى :

ونتناول فى هذا الخصوص صور المسئولية التى يشملها تحديد المسئولية، والحالات التى لايجوز فيها للناقل التمسك بتحديد مسئوليته ، وكذا استفادة تابعى الناقل من تحديد المسئولية ، بالإضافة إلى استفادة الناقلين المتعددين من هذا التحديد ، فضلاً عن استفادة المقاول البحرى من تحديد المسئولية .

١ - صور المسئولية التى يشملها التحديد :

نصت الفقرة الأولى من المادة ٢٣٣ بحرى على أن : " تحدد المسئولية أيا كان نوعها ..... " ومؤدى ذلك أن تحديد مسئولية الناقل البحرى ينطبق علي جميع دعاوى المسئولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير التى يقيمها الشاحن أو صاحب الحق فى تسلم البضاعة أو من يحل محل أى منهما قبل

الناقل كالمؤمن على البضائع ، وذلك سواء أقيمت الدعوى على أساس المسئولية العقدية أم على أساس المسئولية التقصيرية .

والحكمة من شمول النص لكافة دعاوى المسئولية بما فيها المسئولية التقصيرية . بالرغم من أنه لا محل لمساءلة الناقل البحرى إلا على أساس المسئولية العقدية ومصدرها سند الشحن - هى مراعاة جانب الناقل وحمايته من تحايل الشاحن الذى قد يقيم دعواه على أساس المسئولية التقصيرية لا العقدية قاصداً حرمان الناقل من تحديد المسئولية إذا تم قصر التحديد على المسئولية العقدية.

٢ - الحالات الى لايجوز فيها للناقل التمسك بتحديد مسئوليته :

هناك ثلاث حالات لايجوز فيها للناقل التمسك بتحديد مسئوليته وهى :

الحالة الأولى : تقديم بيان من الشاحن بطبيعة البضاعة وقيمتها قبل الشحن :

إذا قام الشاحن قبل شحن البضاعة بتقديم بيان للناقل عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلقه من أهمية خاصة على المحافظة عليها ، وأدرج هذا البيان فى سند الشحن ، فإن الناقل لايجوز له التمسك فى مواجهة الشاحن بتحديد مسئوليته ، ويلزم طبقا للقواعد العامة بتعويض الضرر كاملاً على أساس القيمة المصرح بها وإن تجاوزت قيمته الحد الأقصى الوارد فى المادة ١/٢٣٣ بحرى (م٢٣٤ بحرى) .

والحكمة من عدم تحديد مسئولية الناقل فى هذه الحالة هى أن هذا الأخير يعلم قبل الشحن بالخطر الذى يقبله بالتزامه بنقل بضاعة بعلم طبيعتها وقيمتها وأن الشاحن يعلق أهمية خاصة على وصولها سالمة إلى ميناء الوصول ، ومن ثم يستطيع الناقل التأمين على مسئوليته ونقل تكاليف التأمين الى الشاحن فى صورة زيادة أجرة النقل عن الأجرة المعتادة [1].

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٨١ ص ٣٨٥.

وقد أوردت المذكرة الإيضاحية بشأن المادة (٢٣٣ بحرى) أنه : " لامحل لتحديد المسئولية إذا أخطر الشاحن الناقل بأهمية البضاعة وقدم له بياناً موضحاً فيه طبيعتها وقيمتها ومايعلق على وصولها سالمة من أهمية خاصةويحدث هذا فى نقل البضائع النادرة الكبيرة القيمة المادية والمعنوية ، كاللوحات الفنية والقطع الأثرية والتحف والمخطوطات القديمة ومخلفات العباقرة والمعادن الثمينة والأحجار الكريمة والأجهزة الدقيقة . والغالب أن يتقاضى الناقل أجرة إضافية مقابل العناية الخاصة بالبضاعة " . وإذا كانت المذكرة الإيضاحية قد أشارت إلى البضائع النادرة والثمينة إلا أنه لايوجد مايمنع من تقديم هذا البيان بشأن أية بضائع أياً كانت [(١)].

وحتى يقلل القانون من فرض النزاع حول قيمة البضاعة في هذه الحالة عند تقدير التعويض عن هلاكها أو تلفها فإن المادة (٢٣٤ بحرى) قد أقامت قرينة على صحة القيمة التى عينها الشاحن للبضاعة فى بيانه ، ولكنها قرينة بسيطة حيث يجوز للناقل اقامة الدليل على مايخالفها بإثبات أن القيمة الحقيقة للبضائع تختلف عن القيمة التى ذكرها الشاحن فى بيانه ، وللناقل إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات ليس فقط فى مواجهة الشاحن بل أيضا فى مواجهة الغير الذى يكون حاملاً شرعياً حسن النية لسند الشحن كالمرسل إليه وشركة التأمين التى يحيل إليها المرسل إليه حقوقه قبل الناقل .

الحالة الثانية : الغش أو الخطأ الجسيم :

لايجوز للناقل التمسك بتحديد مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث (م ٢٤١ / ١ بحرى) .

---

(١) د.أحمد حسنى . السابق . رقم ٢٩١ ص ٢١٠ .

وعلى هذا فإنه لايجوز للناقل الاستفادة من تحديد المسئولية فى حالتى الغش والخطأ الجسيم أو الخطأ غير المغتفر "Faute inexcusable" حيث ذكرت المذكرة الإيضاحية بصدد المادة (٢٤١ /١ بحرى) أن الفعل أو الامتناع الذى يصدر من الناقل بقصد إحداث الضرر هو الغش، أما عدم الاكتراث المصحوب بإدارك بأن ضرراً يمكن أن يحدث فهو الخطأ الجسيم أو الخطأ غير المغتفر كما يسميه القضاء الحديث .

ولما كان إثبات قصد إحداث الضرر من الصعوبة بمكان فقد قرر المشرع فى الفقرة الثانية من نفس المادة تخفيف ذلك العبء بافتراض اتجاه قصد الناقل أو نائبه إلى إحداث الضرر فى حالتين :

أ - إذا أصدر الناقل سند الشحن خالياً من التحفظات مع وجود مايقتضى ذكرها فى السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية الذى يكون حاملاً شرعياً لسند الشحن .

ب - إذا قام الناقل بشحن البضائع علي سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها فى عنابر السفينة إذ يعد ذلك خرقاً عمدياً من الناقل لما التزم به .

الحالة الثالثة : الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للمسئولية :

لما كان يجوز للناقل أن يزيد مسئوليته والتزاماته شريطة أن يذكر ذلك فى سند الشحن (م ٢٣٧ بحري) فإنه متى تم الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للمسئولية فإنه لايجوز للناقل أن يتمسك بتحديد مسئوليته تنفيذاً منه لما التزم به .

٣ - استفادة تابعى الناقل من تحديد المسئولية :

لما كان النقل البحرى من المجالات التى تحتاج لرءوس أموال ضخمة فإنه يندر ممارسته بواسطة مجهزين من الأفراد بل تمارسه فى معظم الحالات شركات كبرى تتخذ شكل شركات المساهمة ، ونظراً لأن الشركة شخص معنوى فإنها تمارس نشاطها بواسطة تابعيها الذين لاتربطهم بالشاحن أو المرسل إليه أية علاقة تعاقدية .

ولما كان هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ينشأ عادة عن خطأ من تابعى الناقل فإن الشاحن أو المرسل اليه قد يعمد إلى إقامة الدعوى على التابع على أساس المسئولية التقصيرية ، وفى هذه الحالة سينهار التوازن فى المصالح الذى حرص المشرع على تحقيقه بين مصلحة الناقل ومصلحة الشاحن أو المرسل اليه نظراً لأن دعوى المسئولية التقصيرية التى سيرفعها الشاحن أو المرسل إليه ضد تابع الناقل ستتقادم بمدة ثلاث سنوات (م ١٧٢ مدنى) وهى مدة أطول من مدة تقادم دعوى المسئولية العقدية الناشئة عن عقد النقل وهى سنتان ، كما أن التابع لن يمكنه تحديد مسئوليته وبالتالى فإنه سيحكم عليه بتعويض كامل يتحمله الناقل فى النهاية بصفته متبوعاً ومسئولاً عن أعمال تابعه.

ولكى يتفادى المشرع انهيار التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة الشاحن فقد قرر أنه إذا أقيمت دعوى المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها على أحد تابعى الناقل ، فإنه يجوز لهذا التابع التمسك بأحكام الإعفاء من المسئولية وتحديدها وفق الحدود الواردة فى الفقرة الأولى من المادة (٢٣٣ بحرى) ، وذلك بشرط أن يثبت التابع أن الخطأ الذى ارتكبه قد وقع منه حال تأديته لوظيفته أو بسببها (م ١/٢٣٥ بحرى) .

فإذا قام الشاحن بالرجوع على كل من الناقل وتابعيه فى وقت واحد أى بالرجوع على الناقل بدعوى المسئولية العقدية ، وعلى التابعين بدعوى المسئولية التقصيرية فإنه - وحرصاً من المشرع على تجنب التحايل على أحكام تحديد المسئولية - لايجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل وتابعيه عن الحد الأقصى المقرر فى الفقرة الأولى من المادة ٢٣٣ بحرى (م ٢/٢٣٥بحرى) .

هذا وتابع الناقل - مثله فى ذلك مثل الناقل - لايجوز له التمسك بتحديد المسئولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع عن فعل صدر عنه أو عن أحد من تابعيه بقصد إحداث الضرر ، أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث (م ٣/٢٣٥ بحرى) .

٤ - استفادة الناقلين المتعددين من تحديد المسئولية .

يمكن تصور تعدد الناقلين فى حالتين أساسيتين نص عليهما قانون التجارة البحرية هما : حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلى ، وحالة النقل بمقتضى سند شحن مباشر .

أ - مسئولية الناقل المتعاقد Transporteur Contractant والناقل الفعلى Transporteur substitué وتحديدها :

قد يعهد الناقل الذى أبرم عقد النقل البحرى مع الشاحن إلى ناقل آخر بتنفيذ كل عملية نقل البضائع أو جزء منها ، وعندئذ يسمى الناقل الأول بالناقل المتعاقد لأنه هو الذى تعاقد مع الشاحن ، ويسمى الناقل الآخر الذى عهد إليه بالتنفيذ بالناقل الفعلى لأنه لم يتعاقد مع الشاحن .

وقد عرض قانون التجارة البحرية لهذا الوضع ونظمه فى المادة (٢٤٣) من حيث المسئولية وتحديدها :

(١) المسئولية:

قرر قانون التجارة البحرية أنه عندما يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل فعلى ، فإن الناقل المتعاقد يظل مسئولاً تجاه الشاحن عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها الذى يحدث أثناء تنفيذ عقد النقل سواء أكان الضرر ناشئاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو خطأ الناقل الفعلى أو خطأ تابعى هذا الأخير ، أما الناقل الفعلي فلا يسأل قبل الشاحن إلا عن الأضرار التى تحدث أثناء الجزء الذى يقوم بتنفيذه من النقل ، وتكون مسئولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى عن هذه الأضرار بالتضامن قبل الشاحن (م ١/٢٤٣ بحرى) .

(٢) تحديد المسئولية:

يمكن لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى التمسك بتحديد المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من المادة ٢٢٣ بحرى ، على أنه لايجوز أن يزيد مايحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي عن الحد الأقصى المنصوص عليه فى الفقرة المذكورة (م ٢/٢٤٣ بحرى) .

هذا ويسقط حق الناقل المتعاقد فى التمسك بتحديد مسئوليته فى الحالات وبالشروط التى تنص عليها المادة ٢٤١ بحري ، وكذلك فى الأحوال التى يثبت فيها أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر عن الناقل الفعلى أوعن أحد من تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث ، وأساس ذلك أن الناقل المتعاقد يبقى - وفقاً لنص المادة ١/٢٤٣ بحرى - مسئولاً قبل الشاحن أو صاحب الحق فى تسلم البضاعة عن جميع الأضرار التى تحدث أثناء تنفيذ عملية النقل [١].

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٨٣ ص ٣٩٠.

ب - المسئولية وتحديدها فى حالة النقل بسند شحن مباشر :

قد يتفق الناقل مع الشاحن على أن يتولى نقل البضاعة إلى نقطة معينة، ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثان لينقلها بدوره إلى نقطة لاحقه ، ثم يسلمها هذا الناقل إلى ناقل ثالث وهذا إلى رابع وهكذا بالتتابع حتى تصل البضاعة إلى ميناء الوصول ، كأن تنقل بضاعة من الاسكندرية إلى لندن ثم يعاد نقلها من لندن إلى نيويورك لعدم وجود خط ملاحى مباشر بين الاسكندرية ونيويورك .

ويطلق على النقل البحرى فى هذا الفرض " النقل المتتابع البحرى " ، وفيه يتفق الشاحن مع الناقل الأول على نقل البضاعة بمقتضى عقد واحد يغطى الرحلة بأكملها حيث يصدر الناقل الأول سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتتابع يذكر فيه ميناء التفريغ النهائي مع حفظ حق الناقل فى تغيير السفينة ، ويسمى سند الشحن فى هذه الحالة بسند الشحن المباشر Connaissement direct، وهو سند نقل يتعهد فيه الناقل الأول بنقل البضاعة فى جزء من الرحلة بأدواته الخاصة ويعهد بتكملة الأجزاء اللاحقة إلى ناقل أو ناقلين آخرين حيث يتولى هذا الناقل الأول إبرام عقد النقل الثانى أو عقود النقل التالية إن تعددت ، وحينئذ يكون الناقل الأول ناقلاً فى عقد النقل الأول ووكيلاً بالعمولة بالنسبة للعقود التالية (١) .

وقد عرض قانون التجارة البحرية للنقل البحرى بسند شحن مباشر ونظمه فى الفقرة الثالثة من المادة (٢٤٣) من حيث المسئولية وتحديدها :

(١) المسئولية :

لما كان النقل البحرى بسند شحن مباشر يقترب من النقل البحرى بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى حيث يعد الناقل الأول بمثابة الناقل المتعاقد ، والناقل

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٥٤٦ ص ٥٥٢.

الثانى أو الثالث وهكذا بمثابة الناقل الفعلى فإن المشرع البحرى قد أجرى عليهما نفس الأحكام حيث جعل الناقل الأول كالناقل المتعاقد - مسئولاً عن النقل بأكمله ، وقصر مسئولية كل من الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الأخير على الجزء الذى تولاه من النقل ، على أن يكون متضامناً فى هذه المسئولية مع الناقل الأول (م ٣/٢٤٣ بحرى) .

ولكن لما كان النقل البحرى بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى يفترق عن النقل البحرى بسند شحن فى أن الناقل المتعاقد فى الصورة الأولى يعهد إلى الناقل الفعلى بتنفيذ النقل أو بتنفيذ جزء منه دون ترخيص من الشاحن بل ودون علمه أحياناً ، بينما لايصدر الناقل فى الصورة الثانية سند الشحن المباشر إلا بناء على اتفاق مع الشاحن ، فإن المشرع قد أجاز للناقل الأول فى هذه الصورة الثانية - وخلافاً للناقل المتعاقد فى الصورة الأولى - أن يتخلص من مسئوليته تجاه الشاحن إذا أثبت أن الحادث الذى نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها قد وقع أثناء وجودها فى حراسة ناقل لاحق له فى تنفيذ عملية النقل (م ٢٤٣ /٣ بحرى) .

٢ - تحديد المسئولية :

وانطلاقاً من تشابه صورة النقل البحرى بسند الشحن مباشر مع صورة النقل البحرى بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى، قرر المشرع البحرى - كذلك - سريان أحكام تحديد المسئولية الواردة فى الفقرة الأولى من المادة ٢٣٣ بحرى على مسئولية الناقل الأول الذى أصدر سند الشحن المباشر ، وعلى مسئولية الناقلين اللاحقين له ، على أنه لايجوز أن يزيد مايحصل عليه طالب التعويض من الناقل الأول والناقلين اللاحقين على الحد الأقصى المنصوص عليه فى الفقرة المذكورة (م ٣/٢٤٣ بحرى) .

٥ - استفادة المقاول البحرى من تحديد المسئولية :

لما كان المقاول البحرى يقوم بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع علي السفينة أو تفريغها منها (م ١/١٤٨ بحرى) وحيث إنه يسأل قبل من تعاقد معه سواء أكان الناقل أم الشاحن أم المرسل إليه (م ١/١٤٩ بحرى) عن خطئه وخطأ تابعيه (م ١٥٠ بحرى) ، فإنه يشترك هكذا فى تنفيذ عقد النقل البحرى مما يبرر سريان أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من المادة ٢٢٣ بحرى عليه (م ١٥١ بحرى) ، وذلك بالرغم من أنه ليس تابعاً للناقل .

وعلي هذا فإن المقاول البحرى يفقد الحق فى تحديد مسئوليتة لنفس الأسباب التى تسقط حق الناقل فى تحديد مسئوليته ، أى إذا نشأ الضرر الذى يسأل عنه المقاول البحرى عن فعل أو إمتناع صدر منه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر ، أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث (١).

---

(١)د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٨٥ ص ٣٩٢.

المطلب الثامن
دعـــوى المسئولية
L'Action en responsabilité

قرر قانون التجارة البحرية أن هناك طريقان لمباشرة دعوي المسئولية الناشئة عن عقد النقل البحرى . الطريق الأول : هو مباشرتها أمام القضاء الوطني فى دولة ما ، والطريق الثانى : هو مباشرتها أمام القضاء التحكيمى عند الاتفاق علي ذلك . ونعرض فيما يلى لهذين الطريقين كل على حدة . على أن نسبقهما بيان الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير ، ونعقبهما ببيان امتياز التعويض المحكوم به ، وتقادم دعوى المسئولية .

(أولاً) الإخطـــــار بالهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم
La Protestation ou la réserve du déstinataire

١ - الإخطار بالهلاك أو التلف :

تقتضى دعوى مسئولية الناقل البحرى إثبات أن الضرر الذى أصاب البضاعة منسوب إلى الناقل ، وذلك بحدوث الضرر أثناء وجود البضاعة فى حوزته وقبل تسليمها لصاحب الحق فيها ، أو للتحقق من ذلك ينبغى إثبات هذا الأمر وقت التسليم حيث إن إطالة الوقت بين تسليم البضاعة والإبلاغ عن الضرر قد يؤدى الى زوال أدلة الإثبات ، ولذلك فقد فرض المشرع على صاحب الحق فى البضاعة إذا أراد مباشرة دعوى المسئولية اتباع إجراءات معينة حتى يحمى الناقل من المطالبات المتأخرة ، وحتى يتسنى تحقيق الدعوى قبل زوال أدلتها ، فنص فى المادة (١/٢٣٩ بحرى) على أنه : " فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها يجب علي من يتقدم لتسلمها أن يخطر الناقل كتابة بالهلاك أو التلف فى ميعاد لايجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة وإلا افترض أنها سلمت بحالتها المبينة فى سند الشحن حتى يقوم الدليل علي مايخالف ذلك ،

وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضاعة " .

وعلى هذا فإن المشرع قد فرض على المرسل إليه توجيه إخطار كتابى للناقل عن طبيعة الهلاك الجزئى أو التلف الذى أصاب البضاعة ، وذلك فى ميعاد لايجاوز يومى العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة إذا كان الهلاك الجزئي أو التلف ظاهراً ، أما إذا كان الهلاك الجزئى أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضاعة .

ويقصد بتسليم البضاعة كميعاد قانونى لتقديم الإخطار التسليم الفعلى والمادى للمرسل إليه حتى يتمكن من الكشف عنها وفحصها والتحقق من طبيعة هلاكها أو تلفها ، ولما كان مناط حساب الميعاد القانونى لتقديم الاخطار هو تسليم البضاعة فإنه يترتب على ذلك عدم وجوب تقديم الاخطار فى حالة الهلاك الكلى للبضاعة لأن التسليم غير متصور فى هذه الحالة .

ويجب أن يكون الإخطار مكتوباً إلا أنه لايشترط فيه شكل خاص فيمكن أن يذكر فى سند الشحن ، أو فى الإيصال الذى يسلمه المرسل إليه للناقل وقت تسليم البضاعة . ويجب أن يكون الإخطار مسبباً ومشتملاً على طبيعة الهلاك أو التلف حتى يتمكن الناقل من معرفة طبيعة الضرر ، ويجب أن يوجه الإخطار الى الناقل أو وكيله (الربان أو أمين السفينة) فى ميناء التفريغ لأن الأضرار لاتكتشف إلا عند التفريغ [١].

فإذا تسلم المرسل اليه البضاعة دون أن يوجه الإخطار الكتابى إلى الناقل أو وكيله فى المواعيد المنصوص عليها فى المادة (١/٢٣٩ بحرى) ، فإنه لايترتب علي عدم حصول الإخطار سقوط دعوى المسئولية أو عدم قبولها ، وإنما كل مايترتب علي عدم تقديم المرسل إليه لهذا الإخطار أن تقوم قرينة قانونية لمصلحة الناقل مؤداها أن المرسل إليه قد تسلم البضاعة بحالتها المبينة فى

(١) د. مصطفى طه . السابق . رقم ٤١٨ . ص ٣٠٧ .

سند الشحن ، وهى قرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات .

هذا ولم يستلزم القانون توجيه الإخطار للناقل إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومستلم البضاعة ، وذلك لأن الناقل فى هذه الحالة يكون على علم بوجود الهلاك أو التلف وبالتالى فلا حاجة للإخطار (م ٢/٢٣٩ بحرى) .

٢ - الإخطار بالتأخير فى التسليم :

اشترط المشرع - على غرار حالتى الهلاك والتلف - للاحتجاج بالضرر الناتج عن التأخير فى تسليم البضاعة ضرورة الإخطار ، فنص فى المادة (٤/٢٤٠ بحرى) علي أنه : " لا تستحق أى تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير فى تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم ".

وعلى هذا فإن المشرع قد أنشأ دفعا بعدم قبول دعوى المسئولية عن التأخير لمصلحة الناقل إذا لم يخطره طالب التعويض كتابة بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم .

ويسرى علي الإخطار بالتأخير مايسرى علي الإخطار بالهلاك أو التلف من أحكام . فيجب أن يكون الإخطار مكتوباً ومشتملاً على طبيعة الضرر اللاحق بطالب التعويض ، وأن يوجه إلى الناقل أو وكيله خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم الفعلى .

والاختلاف بين الإخطارين يتمثل فى أن عدم توجيه الإخطار بالتأخير فى الأجل المحدد يؤدى الى عدم قبول دعوى التعويض ، بعكس الحال بالنسبة للإخطار بالهلاك أو التلف إذ أن عدم تقديمه لايحول دون قبول دعوى المسئولية عن الهلاك أو التلف بل يتحمل الناقل عبء إثبات الهلاك أو التلف مع بقاء الدعوى قائمة (١).

---

(١) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٢٣٣ . ص ١٧٠.

(ثانياً) رفع دعوى المسئولية أمام القضاء الوطنى :

تنص المادة (٢٤٥) من قانون التجارة البحرية على أن " ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية ، ويجوز أيضا حسب إختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذى حجز فيه على السفينة ، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده " .

وعلى هذا فإنه يكون للمدعى فى دعوى المسئولية الخيار بين إحدى المحاكم الآتيه :

(١) المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية:

وهى فى حالة كون الناقل مصرياً محكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التى تم عقد النقل ونفذ كله أو بعضه فى دائرتها أو المحكمة التى يجب تنفيذ العقد فى دائرتها (م ٥٥ مرافعات) ٠ وذلك نظراً لتجارية عقد النقل البحرى - غالبا - بالنسبة لطرفيه ، ومن ثم لتجارية دعوي المسئولية الناشئة عن عدم تنفيذه .

أما إذا كان الناقل أجنبياً فإن المادة (٣٠ مرافعات) تجيز رفع الدعوى أمام المحاكم المصرية إذا كان لهذا الناقل موطن مختار فى مصر بأن تكون شركة أجنبية لها فرع فى مصر وتعلق الأمر بعمليات تدخل فى اختصاص هذا الفرع ، أو إذا كان عقد النقل قد أبرم فى مصر ، أو إذا كان العقد قد نفذ فى مصر بأن كانت البضائع مرسلة إليها ، أو كان العقد مشروطاً تنفيذه فى مصر .

(٢) المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون التجارة البحرية :

وعلاوة على الاختصاص وفقاً للقواعد العامة ، أعطى المشرع البحرى للمدعى الحق فى الخيار عند رفع دعواه بين إحدى المحاكم الآتيه :

(أ) المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء الشحن .

(ب) المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء التفريغ .

(جـ) المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء الحجز على السفينة .

وقد قصد المشرع البحرى من إعطاء المدعى هذه الخيارات المتعددة مراعاة جانب صاحب الحق فى البضاعة سواء أكان الشاحن أم المرسل إليه أم الحامل الشرعى لسند الشحن فى مواجهة الناقل ، وذلك بالتيسير على صاحب الحق فى البضاعة بوصفه المدعى فى غالب الأحوال وحمايته من شبهة الإذعان التى تحوم حول عقد النقل البحرى خوفاً من فرض الناقل صاحب المركز الأقوى اقتصادياً لسيطرته وشروطه من خلال فرضه لمحكمة معينة يختارها لترفع أمامها دعوى المسئولية والاتفاق على ذلك فى سند الشحن مع الشاحن الذى لن يكون أمامه سوى القبول . ولذا فقد أبطل المشرع كل اتفاق سابق على قيام النزاع يكون من شأنه سلب المدعى حقه فى الاختيار بين المحاكم التى حددها القانون أو تقييد هذا الحق .

وعلي هذا - وبمفهوم المخالفة - فإنه يجوز لطرفى عقد النقل الاتفاق بعد نشوء النزاع علي اختصاص محكمة أخرى وذلك لانتفاء شبهة الإذعان فى هذه الحالة حيث لا ضغط لأحد المتعاقدين علي الآخر ، وحيث يجوز للمدعى النزول بإرادته واختياره عن حقه فى الاختيار أو قبول تقييد هذا الاختيار .

وجدير بالذكر أن المشرع فى سبيل التيسير علي المدعى قد اعتبر وكيل السفينة نائباً عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى مصر ، كما اعتبر موطن وكيل السفينة فى مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية (م١٤٤ بحرى) .

(ثالثاً) : رفع دعوى المسئولية إلى التحكيم البحري[1] L'Arbitrage Maritime

نص قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فى مادتيه رقمي ٢٤٦ ، ٢٤٧ على التحكيم كنظام قانونى يتولى حل المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحرى للبضائع بجوار القضاء الوطنى ، حيث نظم المشرع البحرى فى هاتين المادتين مسألتين هما : مكان التحكيم ، والقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع .

وسنتناول بالبحث هاتين المسألتين بعد بيان : ماهية التحكيم البحرى ، ومزاياه ، وخصائصه ، واتفاق التحكيم البحرى .

١ - ماهية التحكيم البحرى :

التحكيم البحرى نظام قانونى لحل المنازعات البحرية بعيداً عن القضاء الوطنى ، حيث يتفق أطراف العلاقات البحرية على أن يعهدوا بالمنازعات الحالة أو المستقبلة الناشئة أو التى ستنشأ عن هذه العلاقات إلى محكمين خصوصيين من اختيارهم من المشهود لهم بالكفاءة والخبرة فى المجال البحرى ليفصلوا فيها بأحكام تحكيمية ملزمة .

وتجرى النسبة الغالبة من التحكيمات البحرية بخصوص المنازعات المتعلقة بالنقل البحرى حيث تمثل هذه النسبة مايقرب من ثمانين بالمائة من مجموع المنازعات البحرية المعروضة على التحكيم البحرى عموماً . أما النسبة الباقية من التحكيمات البحرية فتتم بخصوص المنازعات المتعلقة بالعلاقات البحرية الأخرى كالمنازعات الناشئة فى مجال بناء السفن وإصلاحها ، والمنازعات الناشئة عن العلاقات الواردة على السفن كبيع السفن وشرائها ، والمنازعات الناشئة عن عقود التأمين البحرى ، والمنازعات الخاصة بالتصادم

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن التحكيم البحرى رسالتنا للدكتوراه بعنوان " التحكيم فى المنازعات البحرية . دراسة مقارنة للتحكيم البحرى فى لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصرى فى المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤ " كلية الحقوق . جامعة المنوفية ١٩٩٥ . دار النهضة العربية ١٩٩٧.

البحرى ، والمنازعات المتعلقة بالمساعدة البحرية والإنقاذ ، وكذا منازعات تسوية الخسارات البحرية المشتركة ، وبصفة عامة كافة المنازعات الناشئة عن التعاملات البحرية التى تتم بين الأشخاص الخاصة أو بينها وبين الأشخاص المعنوية العامة .

٢ - مزايا التحكيم البحرى :

ساعد على إزدهار التحكيم البحرى ورواجه فى أسواق التجارة البحرية كنظام قانونى لحل منازعاتها ، وتفضيله علي القضاء الوطنى فى الدول المختلفة فى وقتنا الحاضر ما يحققه لأطراف العلاقات البحرية من مزايا نذكر منها :

(أ) حل المنازعات البحرية حلاً عادلاً ينبع من واقع المجال المهنى المتخصص وهو مجال التجارة البحرية ، حيث يتميز هذا المجال بالإفراط فى الخصوصية والتعقيد ، وذلك من حيث خصوصية الأنشطة البحرية والظروف التى تتم ممارستها فيها ، والأخطار الكبرى التى تتهددها ، وعاداتها وأعرافها القديمة والحديثة ، ومن حيث تعقيد المنازعات الناشئة عنها واشتمالها على معطيات قانونية وفنية وتجارية معقدة تخرج عن نطاق تخصص القاضى الوطنى فى الدول المختلفة لتدخل فى تخصص المحكمين المتخصصين فى هذا النوع من النشاط المهنى إذ المحكمون أشخاص مارسوا الأنشطة البحرية المختلفة أو مازالوا يمارسونها فهم عادة من مجهزى السفن وبنائيها ، ومالكيها ومستأجريها ، والشاحنين عليها ، والمؤمنين على تجارتها ، ووكلاء هؤلاء وأولئك الذين أكسبتهم ممارستهم لهذه الأنشطة البحرية المختلفة الخبرة بقواعدها وظروفها ، والإلمام بعاداتها وأعرافها ، ومن ثم مكنتهم من العلم ببواطن أمورها ، والقدرة على الفصل العادل فى منازعاتها (١).

(1) R . P . Bishop , the role of Commercial people as opposed to lawyers as Arbitrators in Maritime Arbitration , the VII th International Congress of Maritime Arbitrators , Casablanca , 1985 , p 56.

(ب) حل المنازعات البحرية حلاً سريعاً لايتوفر للمتقاضين أمام المحاكم القضائية التى تكتظ جداول جلساتها بأعداد كبيرة من القضايا التى قد يتأخر الفصل فيها إلى سنوات مع مايترتب على هذا التأخير من فقدان الكثير من الأموال . وهذه السرعة التى يكفلها التحكيم البحرى تكمن - فضلاً عن تخصص المحكم البحرى ومهارته - فى مرونة الإجراءات التحكيمية التى تتم غالباً فى صورة تحكيم بحرى على درجة واحدة بناء على الوثائق والمستندات فقط دون عقد جلسات مرافعة شفوية ، أو بعقد جلسات شفوية قليلة العدد لا يتقيد المحكمون فى تسييرها بالإجراءات القضائية الطويلة والمعقدة المعمول بها أمام المحاكم القضائية فى الدول المختلفة ، بل يتمتع المحكمون فى تسييرها بحرية كبيرة - فى إطار من إتفاق الأطراف - تكفل لهم مرونة وسهولة هذا التسيير مما يؤدى إلى الفصل السريع فى المنازعات (١).

(جـ) حل المنازعات البحرية حلاً سرياً لاتوفره للمتقاضين المحاكم القضائية حيث يرغب أطراف العلاقات البحرية فى هذه السرية سواء من حيث سرية الإجراءات أو من حيث سرية الحكم الصادر عنها ، حيث يرغبون فى أن تتم الإجراءات بأقل قدر ممكن من العلانية ، وبأكبر قدر ممكن من السرية ، وفى أن يتم حصر المشاركة فى هذه الإجراءات وقصرها عليهم وعلى مستشاريهم فقط ، وحيث يرغبون كذلك فى سرية الحكم المنتظر إصداره ، وعدم نشره للكافة حفاظاً على سرية معاملاتهم ، وعلى عدم الكشف عن رءوس أموالهم ، وحرصاً على استمرار روح الود والتعاون التجارى بينهم وبين باقى العاملين فى المجال البحرى ، وهذا كله يحققه لهم التحكيم البحرى (٢).

(1) D.Davis , London Maritime Arbitration , the 10 th International Maritime law seminar , 14 - 16 April 1993 , the Hampshire , London , p 13-15.

(2) R . J . Merlin , L'Arbitrage Maritime , études offertes à René Rodière , 1982 , p 401.

(د) الابتعاد عن منهج تنازع القوانين المقرر فى القانون الدولى الخاص بمصاعبه وتعقيداته ، حيث يتمتع المحكم البحرى بحرية كاملة - فى إطار من اتفاق للأطراف - فى اختيار القانون الواجب التطبيق على التحكيم إذ المحكم البحرى لايملك قانون اختصاص Lex Fori يلتزم به كالقاضى الوطنى فى هذه الدولة أو تلك (١)، وبالتالى يتمتع المحكم البحرى - عند عدم اختيار الأطراف للقانون الواجب التطبيق على التحكيم - باختيار القانون الذى يراه مناسباً للتطبيق على النزاع ، وقد يكون هذا القانون الذى يختاره قانوناً غير وطنى يستمده المحكم من المعاهدات البحرية الدولية أو من شروط العقود البحرية النموذجية ، أو من العادات والأعراف البحرية ، أو من السوابق التحكيمية البحرية ، وذلك بعيداً عن هذا القانون الوطنى أو ذاك مما يوفر الكثير من الوقت والجهد والمال.

٣ - **خصائص التحكيم البحرى :**

يتميز التحكيم البحرى بالخصائص الآتية :

(أ) التحكيم البحرى فرع من فروع التحكيم التجارى بصفة عامة(٢) يتميز بنوع النشاط الذى يتولى حل منازعاته وكونه نشاطاً بحرياً تعاقديا : كعقود النقل البحرى ، وعقود بناء السفن ، وعقود التأمين البحرى ، أو غير تعاقدى ، كالمساعدة البحرية والإنقاذ ، والتصادم البحرى ، والخسارات البحرية المشتركة ، وذلك فى إطار العلاقات الناشئة بين الأشخاص الخاصة أو بينها وبين الأشخاص المعنوية العامة .

---

(1) Ph . Fouchard , L'Arbitrage Commercial international , Thèse , Dijon 1963 , Dalloz 1964 , p 360.

(٢) راجع بشأن تجارية التحكيم البحرى ، رسالتنا للدكتوراه سالف الإشارة إليها ص ٦٥ - ٨٣.

(ب) التحكيم البحرى تحكيم دولى غالباً[1] حيث يتم النقل البحرى لمسافات متباعدة إذ النقل البحرى هو وسيلة انتقال الأموال والبضائع عبر حدود أكثر من دولة . وحتى فى إطار النسبة القليلة التى يكون فيها النقل البحرى داخلياً فإن قانون التحكيم المصرى فى المواد المدنية والتجارية سنة ١٩٩٤ قد أعطى الأطراف سلطة إضفاء الصفة الدولية على التحكيم فى منازعات النقل البحرى الداخلى ، وذلك فى حالات أربعة هى :

(الحالة الأولى) إذا وقع مكان إجراء التحكيم المحدد فى إتفاق التحكيم أو بموجبه خارج الدولة الموجود بها المركز الرئيسى لأعمال كل من طرفى التحكيم (م ٣/رابعاً /١) .

(الحالة الثانية) إذا اتفق طرفا التحكيم على اللجوء إلى منظمة تحكيم دائمة فى مصر أو فى الخارج لتتولى الفصل فى نزاعهم (م ٣/ ثانياً).

(الحالة الثالثة) إذا كان المركز الرئيسى لأعمال كل من طرفى التحكيم يقع وقت إبرام اتفاق التحكيم فى دولتين مختلفتين . فإذا لم يكن لإحدهما مركز أعمال فالعبرة بمحل إقامته المعتاد . فإذا كان له أكثر من مركز أعمال فالعبرة بالمركز الأكثر إرتباطاً بموضوع اتفاق التحكيم (م ٣/أولاً) .

الحالة الرابعة) إذا وقع خارج الدولة التى بها المركز الرئيسى لأعمال كل من طرفى التحكيم مكان تنفيذ جانب جوهرى من الالتزامات الناشئة عن العلاقة التجرية ، أو المكان الأكثر إرتباطا بموضوع النزاع (م ٣/ رابعاً / ب،جـ) .

(جـ) التحكيم البحرى تحكيم حر[2] غالباً ومؤسسي[3] أحياناً ، حيث

---

(١) راجع بشأن دولية التحكيم البحرى ، رسالتنا للدكتوراه ، سالف الإشارة اليها ص ٣٣-٦٤.

(٢) يقصد بالتحكيم البحرى الحر Ad-Hoc ذلك النوع من التحكيم البحرى الذى يتم بعيداً عن مؤسسات التحكيم البحرى الدائمة حيث يتفق الأطراف فى إتفاق التحكيم على إدارة التحكيم وتنظيمه بأنفسهم فيتفقون على تشكيل هيئة التحكيم ، وعلى اختيار مكان التحكيم ، وعلى اختيار القانون الواجب التطبيق على التحكيم ، وعلى القيام بأنفسهم بتذليل كافة الصعوبات التى قد تعترض طريق التحكيم ، كما يقصد به أيضا ذلك النوع من التحكيم البحرى الذى يتم بموجب لائحة تحكيم أحد مراكز التحكيم البحرى المؤسسي أو الحر ولكن مع اقتصار الأمر على الاستعانة باللائحة دون تدخل هذا المركز التحكيمي أو ذاك فى تنظيم وإدارة العملية التحكيمية.

(٣) يقصد بالتحكيم البحرى المؤسسي" Institution nele " ذلك النوع من التحكيم الذى ===

تجرى معظم التحكيمات البحرية فى لندن أمام محكمى جمعية المحكمين البحريين بلندن " The London Maritime Arbitrators Association " وفقا للائحة تحكيمها ، كما تتم نسبة كبيرة من التحكيمات البحرية فى نيويورك أمام محكمى جمعية المحكمين البحريين بنيويورك " Society of Maritime Arbitrators , Inc " وفقا للائحة تحكيمها ، وكلتا الجمعيتين من مراكز التحكيم البحرى الحر التى تضع قائمة محكميها ولائحة تحكيمها فى خدمة التجار البحريين دون مقابل ، ودون أى تدخل منها فى تنظيم وإدارة العملية التحكيمية . فى حين تتم النسبة الأقل من التحكيمات البحرية أمام غرفة التحكيم البحرى بباريس " Chambre Arbitrale Maritime de Paris " والمنظمة الدولية للتحكيم البحرى " Organisation International d' Arbitrage Mritime " وهيئة اللويدز بلندن The Commission of Lloyd's فى تحكيم بحرى مؤسسى تنظمه وتديره وتشرف عليه هذه المراكز [١].

== يتفق فيه الأطراف على إحالة منازعاتهم إلى إحدى مؤسسات التحكيم البحرى الدائمة لتتولى عن طريق أجهزتها الإدرابة . وطبقا للائحة تحكيمها تنظيم وإدارة العملية التحكيمية منذ تلقى طلب التحكيم وحتى إصدار الحكم

(١) يكمن معيار التفرقة بين التحكيم البحرى المؤسسي والتحكيم البحرى الحر فى شقين مجتمعين : أحدهما : وجود مؤسسة تحكيم دائمة ذات هيكل عضوى وإدارى ، والثانى : تدخل هذه المؤسسة فى العملية التحكيمية تنظيماً وادارة واشرافاً .

وينطبق هذا المعيار بشقيه على التحكيم البحرى أمام غرفة التحكيم البحرى بباريس ، وأمام المنظمة الدولية للتحكيم البحرى ، وأمام هيئة اللويدز بلندن ، وكذا أمام مركز القاهرة الاقليمى للتحكيم التجارى الدولى ، والمركز الدولى للتحكيم التجارى بالأسكندرية ، ولذا فإن التحكيم البحرى أمام هذه المراكز يعد تحكيماً بحرياً مؤسسياً.

أما التحكيم البحرى الذى يتم بموجب لائحة التحكيم التى وضعتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى (يونسترال ١٩٧٦) فهو تحكيم بحرى حر لتخلف المعيار بشقيه .

وكذا يعد تحكيماً بحرياً حراً التحكيم البحرى أمام محكمى جمعية المحكمين البحريين بلندن ، وجمعية المحكمين البحريين بنيويورك لتخلف الشق الثانى من المعيار .

راجع تفصيلاً رسالتنا للدكتوراه سالف الإشارة إليها ٨٤-١١٧.

(د) التحكيم البحرى تحكيم متعدد الأطراف غالباً [١] حيث تثير عمليات النقل البحرى علاقات متشابكة بين أطراف مختلفة ، فالناقل قد يتعدد بين مجهز وناقل ، أو بين ناقل متعاقد وناقل فعلى ، والشاحن قد يتعدد إذ يتم نقل شحنات متعددة فى عملية نقل واحدة ، وصاحب الحق فى البضاعة قد يتعدد بين شاحن ومرسل إليه أو حامل شرعى لسند الشحن .

(هـ) التحكيم البحرى يتركز فى بعض الدول البحرية الكبرى نتيجة عوامل جغرافية وتاريخية واقتصادية ، ولذلك فإن لندن تعد المركز العالمي الأول للتحكيم البحرى ، تليها نيويورك ، ثم باريس . فى حين تغيب المشاركة العالمية المؤثرة فى أعمال التحكيم البحرى عن باقى أنحاء العالم البحرى التى تحاول جاهدة المساهمة فى هذا الميدان عن طريق وضع قوانين تحكيم وإنشاء مؤسسات تحكيمية ، وهذا مافعلته مصر عن طريق إصدار قانون التحكيم المصرى فى المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤ الذى يجارى أحدث التطورات التشريعية فى هذا الميدان ، وكذا عن طريق إنشاء مركز القاهرة الإقليمى للتحكيم التجارى الدولي ، والمركز الدولى للتحكيم التجارى بالأسكندرية [٢].

(و) التحكيم البحرى تحكيم مستقل بقواعده الإجرائية المتمثلة فى لوائح التحكيم البحرى التى يلتزم بها الأطراف عند اختيارهم لمركز تحكيم بحرى مؤسسي أو للائحة تحكيم بحرى حر ، ثم يلتزم بها المحكمون نتيجة لالتزام الأطراف ، وهذه اللوائح أصبحت فى متناول الكافة من محكمين وأطراف ومستشارين قانونيين كقواعد إجرائية منظمة للتحكيم البحرى ، والتى إن عجزت عن تنظيم كافة مراحل العملية التحكيمية . فإنها تستكمل بقواعد إما من

---

(١) راجع بشأن التحكيم التجارى الدولي متعدد الأطراف :

J.F . Bourque , Le réglement des litiges multipartites dans l'Arbitrage Commercial International , thèse , poitiers , 1989 .

(٢) راجع تفصيلاً بشأن انتشار التحكيم البحرى ، رسالتنا للدكتوراه ، سالف الإشارة اليها ص ٧-١٤.

اختيار الأطراف أو من اختيار المحكمين أو بالقواعد الواردة فى القانون المطبق علي الإجراءات [١].

(ز) التحكيم البحرى تحكيم مستقل بقواعده الموضوعية التى تتمثل فى القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع حيث قطع التحكيم البحرى شوطاً كبيراً فى إقرار قانون مهنى خاص به تتمثل مصادرة فى المعاهدات البحرية الدولية ، وشروط العقود البحرية النموذجية ، وعادات وأعراف التجارة البحرية ، والسوابق التحكيمية البحرية ، وهذا القانون المهنى المتخصص فى حل المنازعات البحرية بمصادره هذه وضعه المحكمون البحريون فى مختلف مراكز التحكيم البحرى العالمية فى لندن ونيويورك وباريس ليكون قانون اختصاصهم بعيداً عن الخلافات الموضوعية فى القوانين البحرية الداخلية لمختلف الدول[٢].

٤ - اتفاق التحكيم البحرى: La Convention d' Arbitrage

أ - تعريفه :

يقصد بإتفاق التحكيم ذلك الإتفاق الذى يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية بعرض منازعاتهم التى نشأت أو التى ستنشأ أو من المحتمل أن تنشأ مستقبلاً عن هذه العلاقة على التحكيم .

ب - صورتا اتفاق التحكيم :

يتخذ اتفاق التحكيم فى عقد النقل البحرى إحدى صورتين هما :

الصورة الأولى : وهى الصورة الأسبق ظهوراً وهى صورة مشارطة التحكيم" Le Compromis" وهى اتفاق أطراف العلاقة البحرية فى عقد مستقل بعد نشوء النزاع على عرض هذا النزاع الذى نشأ بالفعل على التحكيم .

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن إجراءات التحكيم البحرى ، رسالتنا للدكتوراه ، سالف الإشارة إليها ص ٣٤٩ - ٤٧٧.

(٢) راجع تفصيلاً بشأن القانون الواجب التطبيق على موضوعات المنازعات البحرية ، رسالتنا للدكتوراه ، سالف الإشارة إليها ، ص ٤٧٨ - ٥١٨.

والصورة الثانية: وهى الصورة الأحدث ظهوراً ولكنها الأكثر انتشاراً ، وهى صورة شرط التحكيم "La Clause Compromissoire" وهو اتفاق أطراف العلاقة البحرية بموجب نص فى العقد المبرم بينهم على عرض المنازعات التى من المحتمل أن تنشأ فى مستقبل هذه العلاقة على التحكيم .

وإذا كان إتفاق التحكيم البحرى يتخذ إحدى هاتين الصورتين فإن التعبير السائد فى القوانين التحكيمية الوطنية والمعاهدات التحكيمية الدولية عن كلتى الصورتين هو تعبير " اتفاق التحكيم "، وهو يضم بين طياته هاتين الصورتين دون تفرقة بينهما فى المعاملة القانونية .

جـ - اتفاق التحكيم البحرى بالاحالة

La Convention d'Arbitrage par référence

فى عقد النقل البحرى للبضائع يندر أن يتضمن سند الشحن شرط التحكيم بين نصوصه فى حين يغلب صدور هذا السند بموجب مشارطة إيجار تشتمل على شرط التحكيم بين نصوصها ، وفى هذه الحالة قد يحيل سند الشحن إلى نصوص مشارطة الإيجار التى صدر تنفيذاً لها . وتتساءل : هل يعتبر حامل سند الشحن راضياً بشرط التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار فى هذه الحالة ؟ وماهى شروط هذا الرضا ؟ أى هل ينبغى لتوافر هذا الرضا إحالة سند الشحن إلى نصوص مشارطة الإيجار إحالة عامه دون تخصيص ؟ أم ينبغى إحالة السند إلى شرط التحكيم الوارد بالمشارطة إحالة خاصة وواضحة وصريحة ؟

إنقسم الرأى بصدد الإجابة على هذا التساؤل الى إتجاهين :

الإتجاه الأول : وهو اتجاه قضاء المحاكم الفرنسية [(١)] ، وقضاء غرفة التحكيم

(1) Tribunal de grande Instaince de paris , 5 Janvier 1976 , Revue de Droit Maritime Français 1976 , p 335 & 13 Janvier 1988 , Revue de L'Arbitrage 1990 , p 617 & La Cour de Cassation (La chambre Commerciale) 4 Juin 1985 Revue de droit Maritime français , 1986 p 106 , Note R . Achard.

البحرى بباريس[١] ، وما ذهبت إليه بعض الأحكام القضائية الإنجليزية [٢]، وبعض الأحكام القضائية الأمريكية [٣]. ويقضى هذا الاتجاه بأنه يشترط لاندماج شرط التحكيم الوارد بالمشارطة فى سند الشحن الصادر تنفيذاً لها أن تكون الإحالة الواردة فى السند إلى شرط التحكيم الوارد بالمشارطة إحالة خاصة وواضحة وصريحة ومحددة إلى هذا الشرط التحكيمى ، وذلك لأن الأمر يتعلق بضرورة توافر الرضا لدى حامل السند بشرط التحكيم الوارد بالمشارطة التى لم يكن هذا الحامل طرفاً فيها ، وبالتالى فإنه يلزم للاحتجاج عليه بشرط التحكيم الوارد بالمشارطة أن يكون هذا الحامل عالماً بشرط التحكيم علماً يقينياً وثابتاً ومؤكداً حتى ينهض هذا العلم دليلاً على رضاه بشرط التحكيم والتزامه به حتى لايكون مذعناً. نظراً لما يترتب علي شرط التحكيم من آثار تفوق فى خطورتها أى شرط آخر مدرج فى العقد خاصة استبعاد ولاية القضاء الوطنى بنظر النزاع محل إتفاق التحكيم وإختصاص قضاء التحكيم به .

الاتجاه الثانى: وهو اتجاه القضاء المصرى [٤]، وبعض الأحكام القضائية الانجليزية [٥]، وبعض الأحكام القضائية الأمريكية [٦]ويقضى هذا الاتجاه بأنه

---

(1) Sentence Arbitrale No 669 du 17 Novembre 1987 (second degré) Revue de droit Maritime français , 1988 , p 194 & sentence No 698 du 20 Juin 1988 , D . M . F . , 1989 p 134 & sentence No 807 du 18 Avril 1991 , D . M . F . 1991 , p 661.

(2) Admiralty Court , The Rena.k , L loyd's Law Reports , 1978 , vol 1 p 545.

(3)Associtated Metals & Minerals Corp . V. M \ v Arktis sky , southern district court of New - york 1991 , American Maritime Cases 1991 , p 1991.

(٤) نقض مدنى ١٧ يونيه ١٩٦٥ مجموعة أحكام النقض . السنة ١٦ ص ٧٧٨.
نقض مدنى ٧ فبراير ١٩٦٧ مجموعة أحكام النقض السنة ١٨ ، ص ٢٠٠.

(5) Court of Appeal , The Merak , Lloyd's law Reports , 1964 , vol 2 , p 527.

(6) Lowry & co . C . S . S . lemoyne d'Aberville , southern District Court of New - york 1966 , American Maritime Cases , 1966 , p 2195.

يكفى لاندماج شرط التحكيم الوارد بالمشارطة فى سند الشحن الصادر تنفيذاً لها أن تكون الإحالة الواردة فى السند إحالة عامة إلى شروط المشارطة ، وبالتالى فإن هذه الإحالة العامة الواردة فى السند إلى مشارطة الإيجار تكفى للاحتجاج على المرسل إليه بشرط التحكيم الوارد بالمشارطة إذ المرسل إليه يعتبر طرفاً ذا شأن فى عقد النقل يتكافأ مركزه ومركز الشاحن عندما يطالب بتنفيذ العقد باعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن ، وبالتالى يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباطه به .

هذا وقد نص قانون التحكيم المصرى ١٩٩٤ فى المادة (٣/١٠) على أنه : " يعتبر اتفاقاً علي التحكيم كل إحالة ترد فى العقد إلى وثيقة تتضمن شرط التحكيم إذا كانت الإحالة واضحة فى إعتبار هذا الشرط جزءاً من العقد". ولكن هذا النص - شأنه شأن النص المستقى منه وهو نص المادة ٢/٧ من القانون النموذجى للتحكيم التجارى الدولى ١٩٨٥ الذى وضعته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى نص غامض إذ أنه لم يقرر متى تكون الإحالة واضحة فى اعتبار شرط التحكيم جزءاً من العقد ؟ ومن هنا فإن المجال مازال مفتوحاً لاختلاف الإجابات حول هذا السؤال ، إذ قد يرى البعض أن الإحالة العامة إلى المشارطة تكفى لاعتبار شرط التحكيم الوارد بها جزءاً من سند الشحن وبالتالى مندمجاً فيه ، فى حين قد يرى البعض الآخر أن الإحالة الخاصة إلي شرط التحكيم الوارد بالمشارطة هى التى تعتبر هذا الشرط جزءاً من سند الشحن وبالتالى مندمجا فيه [1]. وبالتالى فمن الوقت الذى لم يتطلب فيه هذا النص الإحالة الخاصة لشرط التحكيم الوارد بالمشارطة فإن أحداً لايستطيع استبعاد إمكانية اختلاف التفسيرات حول ما إذا كانت الإحالة لوثيقة أخرى تحتوى على شرط التحكيم كافية لجعل شرط التحكيم هذا جزءاً من العقد أم لا [2].

(1) Ph . Fouchard , La Loi - Type de la C . N . U . D . C . I . sur :'arbitrage commercial international , Journal du droit international 1987 , p 884 .

(2) H . T . Szurski , Arbitration Agreement and competence of The Arbitral Tribunal I. C . C . A Congress . series no 2 , Lausanne , 1984 , p 62 .

إننا نفضل ماذهب إليه الاتجاه الأول من ربط هذه المسألة بتوافر عنصر الرضا لدى من يحتج عليه بشرط التحكيم بوصف هذا الرضا من الشروط الموضوعية اللازمة لصحة اتفاق التحكيم ، وبالتالى فحتى يحتج على حامل سند الشحن بشرط التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار التى لم يكن هذا الحامل طرفاً فيها يشترط أن يكون عالماً بشرط التحكيم الوارد فيها ، ولن يتحقق له هذا العلم إلا بإحالة سند الشحن إحالة خاصة وواضحة وصريحة لشرط التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار . أما القول بغير ذلك فإنه يفرغ التحكيم من مضمونه الاختيارى ، إن المرسل إليه إذا كان له وضع خاص فى عملية النقل البحرى ، فإن ذلك لايجب أن يمتد الشرط التحكيم الوارد بالمشارطة التى لم يكن طرفاً فيها لما لهذا الشرط من آثار تفوق آثار أى شرط آخر فى المشارطة .

٥ - مكان التحكيم: La place d'Arbitrage

قرر قانون التجارة البحرية فى المادة (٢٤٦) وجوب إجراء التحكيم حسب إختيار المدعى فى أحد الأماكن الاتيه :

أ - فى دائرة المحكمة التى يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ .

ب - فى موطن المدعى عليه .

جـ - فى مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فى هذا المكان مركز رئيسي أو فرع أو وكالة .

د - فى المكان المعين فى إتفاق التحكيم .

هـ - فى دائرة المحكمة التي يقع فيها الميناء الذى حجز فيه على السفينة.

وعلى هذا فإن قانون التجارة البحرية يعهد بمهمة اختيار مكان التحكيم فى منازعات النقل البحرى للارادة المنفردة للمدعى ، ويفتح أمامه خيارات خمسة ليختار من بينها مكان التحكيم الذي يناسبه بل ويجعل مكان التحكيم المتفق عليه سلفاً فى شرط التحكيم واحداً من هذه الأماكن .

وفى الحقيقة فإن هذا المسلك من قانون التجارة البحرية فى تحديد مكان التحكيم الذى استمده من معاهدة هامبورج ١٩٧٨ - يحدث انقلاباً فى طريقة تعيين مكان التحكيم ، إذ أن مكان التحكيم يتم تحديده فى الممارسات التحكيمية البحرية الحالية وفقاً لاتفاق الأطراف إما مباشرة بتحديده فى اتفاق التحكيم ، أو بطريق غير مباشر وذلك بالعهود بالتحكيم إلى مركز تحكيم بحرى مؤسسي ليجرى التحكيم فى مقره ، أو بإجراء التحكيم وفقاً للائحة تحكيم بحرى تحدد هذا المكان . فإرادة الأطراف المشتركة - وليست إرادة المدعى المنفردة - هى مركز الثقل فى تحديد مكان التحكيم في الممارسات التحكيمية البحرية الحالية[1].

والحكمة التى ابتغاها المشرع من مخالفة تحديد مكان التحكيم فى الممارسات التحكيمية البحرية الحالية ، وتحديده باختيار المدعى وحده هى مراعاة جانب الشاحن بوصفه الطرف الضعيف فى عقد النقل ، فهذه الطريقة فى تحديد مكان التحكيم بإرادة المدعى المنفردة تتوج جهوداً متواصلة منذ القدم لحماية الشاحن أو حامل سند الشحن أو المرسل إليه كطرف ضعيف فى مواجهة الناقل كطرف قوى ، مع مايترتب على عدم تكافؤ مراكزهما القانونية والاقتصادية من إثارة إعتبارات الإذعان فى عقد النقل البحرى .

ولذا فإنه لما كانت شبهة الإذعان تحوم حول عقد النقل البحرى قبل نشوء النزاع فإن المشرع البحرى قد أعطى المدعى خيارات واسعة ليختار من بينها مكان التحكيم الذي يناسبه بحسبان أن هذا المدعى هو الشاحن غالباً ، كما أبطل كل إتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده (م ٢٤٦ بحرى) ، وبالتالى فإنه - بمفهوم المخالفة - ولما كانت شبهة الإذعان لاتحوم حول عقد النقل بعد نشوء النزاع فقد انتفت حكمة

---

(١) راجع تفصيلا بشأن تحديد مكان التحكيم فى الممارسات التحكيمية البحرية الحالية ، رسالتنا للدكتوراه سالف الإشارة اليها ص ٣٧٣ - ٣٧٧.

حماية المدعى فى هذه الحالة ، وبالتالى يجوز له بعد نشوء النزاع الاتفاق مع الناقل على أية أحكام أخري بالنسبة لتحديد مكان التحكيم خلاف الأحكام الواردة فى قانون التجارة البحرية .

٦ - القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع :

La loi applicable au fond

ألزم قانون التجارة البحرية فى المادة (٢٤٧) المحكم البحرى بالفصل فى النزاع على مقتضى الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون بشأن عقد النقل البحرى المتفق على إحالة المنازعات الناشئة عنه إلى التحكيم .

وهذا الالزام من المشرع البحرى للمحكم البحرى بتطبيق الأحكام الواردة فى هذا القانون دون سواه على موضوع النزاع يخالف أيضاً الممارسات التحكيمية البحرية الحالية حيث تقضى هذه الممارسات بتخويل الأطراف حرية اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع وذلك بتحديده - صراحة أو ضمناً - فى إتفاق التحكيم ، فإن قصر الأطراف فى تحديد هذا القانون انتقلت حرية تحديدة كامله إلى المحكم البحرى الذى له مطلق الحرية فى اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع والذى يكون أحياناً قانوناً وطنياً يحدده إما تبعاً لمنهج تنازع القوانين المقرر فى القانون الدولى الخاص أو تبعاً لاختياره المباشر لهذا القانون وفقاً لما يراه مناسباً لموضوع النزاع . ولكن هذا القانون غالباً مايكون قانوناً غير وطنى [1]. إذ استقرت أحكام التحكيم البحرى على تطبيق قواعد قانونية غير وطنيه تجد مصدرها فى المعاهدات البحرية الدولية ، وشروط العقود البحرية النموذجية ، وعادات وأعراف التجارة البحرية ، والسوابق التحكيمية البحرية[2]. كل ذلك فى إطار من الحرية الكاملة للأطراف أولاً ، ثم

---

(١) راجع تفصيلا بشأن اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع فى الممارسات البحرية الحالية رسالتنا للدكتوراه سالف الإشارة اليها ص ٤٧٨ - ٥١٤.

(٢) راجع بشأن أحكام التحكيم الصادرة عن غرفة التحكيم البحرى بباريس ، ملخصات الأحكام المنشورة تباعاً فى مجلة القانون البحرى الفرنسى ، وبشأن أحكام التحكيم الصادرة عن جمعية المحكمين البحريين بنيويورك . راجع :

M . Monetti , Arbitrage et Affretèment maritime , Thèse , Rouen 1981.

للمحكمين ثانياً فى اختيار القانون الواجب التطبيق علي موضوع النزاع دون أى إلزام .

وفى الحقيقة فإن الحكمة التى ابتغاها المشرع البحرى فى هذا الصدد هى نفسها التى إبتغاها بشأن تحديد مكان التحكيم بالإرادة المنفردة للمدعى ، وهذه الحكمة هى حماية المدعى والذى هو الشاحن غالباً بصفته الطرف الضعيف فى عقد النقل من إذعانه للشروط التى يفرضها عليه الناقل بصفته الطرف القوى فى العقد بشأن القانون الواجب التطبيق علي موضوع النزاع .

وعلى هذا ولما كانت شبهة الإذعان تحوم أكثر حول عقد النقل قبل نشؤ النزاع فإن المشرع البحرى قد فرض هذا الالزام على المحكم البحرى بتطبيق الأحكام الواردة فيه دون سواها ، وأبطل كل إتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بأعفاء المحكم من التقيد بهذه الأحكام (٢٤٧بحرى) ، وبالتالى فإنه - بمفهوم المخالفة - يجوز للشاحن والناقل الاتفاق على تطبيق أية أحكام أخرى بشأن القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع تخالف أحكام قانون التجارة البحرية وذلك بعد قيام النزاع لانتفاء شبهة الإذعان التى أراد المشرع البحرى حماية الشاحن منها .

(رابعاً) امتياز التعويض Le privilègie de la reparation

يتمتع التعويض الذى يحكم به للمدعى على الناقل بامتياز من المرتبة الخامسة (م ٥/٢٩ بحرى) وهو امتياز مقرر بقوة القانون فلا يخضع لأى إجراء شكلى أو لأي شرط خاص بالإثبات (م ٣٠ بحرى) ، ومحل الامياز هو السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التى نشأ خلالها الدين ، وكذلك ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة (م ١/٣١ بحرى) .

(خامساً) تقادم دعوى المسئولية La prescription de l'action

تقضى المادة (٢٤٤ بحرى) بأن : " تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضى سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب أن يتم فيه التسليم " .

وعلى هذا فإن دعوى المسئولية كدعوى ناشئة عن عقد النقل البحرى للبضائع تتقادم بمضى سنتين من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان يجب تسليمها فيه إذا هلكت واستحال تسليمها . وقد روعى تقصير مدة التقادم حتى تنتهى المنازعات الناشئة عن عملية النقل بأسرع وقت مستطاع كى لا تتراكم القضايا وقبل أن يمضى الوقت وتزول أدلة الإثبات .

ويشمل هذا التقادم كل دعوى تستند إلى حق ناشئ عن عقد النقل البحرى للبضائع ، فلا يقتصر على دعاوى المسئولية وحدها ، ولا على الدعاوى التى توجه إلى الناقل وحده ، وإنما ينصرف إلى كل دعوى تنشأ عن عقد النقل كالدعوى التى يقيمها الناقل على الشاحن أو على المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل أو بالتعويض عن الضرر الذى أحدثته البضاعة للسفينة أو للبضائع الأخرى(١).

والمقصود بالتسليم الذى يبدأ منه التقادم هو التسليم الفعلى للمرسل إليه بحيث يتمكن من فحص البضاعة والوقوف على حالتها . أما التسليم الرمزى الذى يقوم بتسليم المرسل إليه إذن تسليم ليتمكن بمقتضاه من تسلم البضائع من مخازن الجمارك ، فلا يعتد به فى هذا الشأن . وإذا استمر تسليم البضائع عدة أيام سرى التقادم من اليوم الذى انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها فى حيازة المرسل إليه (٢).

ولايجوز الاتفاق علي تقصير مدة التقادم عن العامين لأن مثل هذا الاتفاق

---

(١) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٢٣٣ . ص ١٧٠.

(٢) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٥٦٠ ص ٥٦٩.

يتضمن تخفيفاً لمسئولية الناقل البحرى وهذا باطل ، فى حين يجوز الاتفاق علي إطالة هذه المدة لأنه يجوز للناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق أو الإعفاءات المقررة له ، كما يجوز له أن يزيد من مسئوليته والتزاماته بشرط أن يرد ذلك فى سند الشحن كما سبق أن ذكرنا ، وإن كان ذلك نادر الحدوث عملاً .

وتخضع مدة تقادم دعوى المسئولية للأحكام العامة المتعلقة بوقف التقادم وانقطاعة ، فينقطع سريان مدة التقادم - بالاضافة إلى أسباب الانقطاع الواردة فى القانون المدنى - بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار (م٢/٢٤٤ بحرى)

هذا وتقضى الفقرة الثالثة من المادة (٢٤٤بحرى) بأن : " ينقضى حق من وجهت إليه المطالبة فى الرجوع على غيره من الملتزمين بمضى تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت المدة المشار اليها فى الفقرة (١) من هذه المادة " .

وعلى هذا فان هذه الفقرة تضع حكما خاصا بتقادم دعوى الرجوعAction Récursoire وهى من وجهت إليه المطالبة على غيره من المسئولين ، ومثال ذلك - كما ذكرت المذكرة الإيضاحية - الدعوى التى يقيمها الناقل المتعاقد الذى رفع الشاحن ضده دعوى التعويض بسب التلف بعد ثلاثة وعشرين شهراً من التسليم ، لإدخال الناقل الفعلى فى الدعوى أو لإقامة دعوى مستقلة عليه ، فمثل هذه الدعوى تتقادم بمضى تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى على الناقل المتعاقد ، ولايحول دون ذلك أن مدة السنتين المنصوص عليها قانوناً تكون قد انقضت . كذلك إذا وفى الناقل المتعاقد مبلغ التعويض اختياراً قبل انقضاء مدة السنتين ببضعة أيام كان له الرجرع على الناقل الفعلى خلال تسعين يومـاً من تاريخ الوفاء ، واذا وقع الوفاء فى هذا المثال بعد شهر من تاريخ التسليم ولم يباشر الناقل المتعاقد الرجوع على الناقل الفعلى إلا بعد إنقضاء خمسة شهور من تاريخ الوفاء جاز لهذا الأخير أن يتمسك فى مواجهة الناقل الأول بالتقادم على الرغم من أن ميعاد السنتين لايزال مفتوحاً .

التعارض بين ميعاد التقادم الطويل الوارد في قانون التجارة البحرية الذي ينطبق على سند الشحن ، وميعاد التقادم القصير الوارد في مشارطة الإيجار التي صدر السند بموجبها وأحال إلى شرط التحكيم الوارد بها إحالة معترفاً بها :

يثور في صدد شرط التحكيم بالإحالة سؤال يتعلق بالتعارض بين ميعاد التقادم الوارد في المشارطة ، وميعاد التقادم الوارد في سند الشحن الصادر بموجبها ، إذ أن قانون التجارة البحرية يقضى بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضى سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب أن يتم فيه التسليم (م ١/٢٤٤ بحرى) ، فإذا أحال سند الشحن الذى ينطبق عليه هذا النص إحالة معترفاً بها إلى شرط التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار وكان هذا الشرط التحكيمى يقضى بتقادم الدعوى التحكيمية بمضى ثلاثة أشهر أو ستة أشهر على سبيل المثال ، فكيف يتم حل هذا التعارض ؟

أجاب القضاء الانجليزى [1] والقضاء التحكيمي الصادر عن غرفة التحكيم البحري بباريس[2] على هذا السؤال في ظل معاهدة بروكسل ١٩٢٤ والتى كانت تقرر ميعاد عام لتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى مقرراً أنه لحل هذا التعارض تطبق مدة التقادم الواردة في المعاهدة دون المدة المحددة في مشارطة الإيجار وذلك بالنسبة لمنازعات النقل البحرى الخاضع للمعاهدة ، ولكن دون إلغاء شرط التحكيم الوارد بالمشارطة كلية بل إلغاؤه في الجزء الذى

---

(1) Admiralty Court , The Ion , Lloyd's law Reports 1971 , vol 1 , p 544. & Court of Appeal , The Merak , Lloyd's law Reports 1964 , vol 2 , p 527 & The Agios lazaros , Lloyd's - Rep 1976 , vol 2 , p 47 and The virgo , Lloyd's - Rep , 1978 , vol 2 , p . 170

(2) Sentence 669 17 Novembre 1987 (Second degré) , Revue de droit Maritime Français , 1988 , p 194 et sentence 792 du 6 Novembre 1990 , D . M . F . 1991 , p 537.

يخالف المعاهدة فقط أى فى الجزء الذى يحدّد ميعاداً أقصر للتقادم ، أى تلغى مدة الثلاثة أشهر أو الستة أشهر الواردة فى مشارطة الإيجار ، وتمتد مدة تقادم الدعوى التحكيمية إلى عام .

وكان هذا القضاء يؤسّس على أن معاهدة بروكسل ١٩٢٤ عندما قررت تقادم دعوى المسئولية ضد الناقل البحري إذا لم ترفع الدعوى خلال عام من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان ينبغى تسليمها فيه ، كانت تقصد بمصطلح " الدعوى " كلاً من الدعوى القضائية والدعوى التحكيمية ، حيث يعد كل من التحكيم والقضاء وسيلتين لحل المنازعات البحرية .

هذا وقد اتخذ القضاء الأمريكى موقفاً مغايراً للموقف الانجليزى ، حيث قرر أن المعاهدة إذا كانت قد حددت مدة عام لتقادم الدعوي فإنما قصدت الدعوى القضائية وليس الدعوى التحكيمية . وبالتالى فإنه لايوجد وقت محدد لتقادم دعوى التحكيم لأن التحكيم لايندرج تحت مصطلح " الدعوى " الوارد فى المعاهدة . ومن ثم فإنه لايوجد تعارض بين ميعاد التقادم القصير الوارد فى مشارطة الإيجار،وميعاد التقادم الطويل الوارد فى المعاهدة لأن تحديد المشارطة لمدة تقدم الدعوى التحكيمية بثلاثة أشهر أو بستة أشهر لا يخالف معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، ولذا يجب تطبيق نص المشارطة فى هذا الشأن وتحديد مدة تقادم الدعوى التحكيمية وفقاً لما جاء بالمشارطة (١).

ولكن هذا القضاء الأمريكى منتقد بإخراجه الدعوى التحكيمية من نطاق مصطلح " الدعوى " الوارد فى معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، حيث يرى الفقه - بحق - أنه إذا اتفق الأطراف فى عقد النقل البحرى على شرط التحكيم كان إعلان أحدهمابدء إجراءات التحكيم بمثابة رفع الدعوى القضائية . لأن المقصود

---

(1)Son shipping Co . V . De Fosse & Tanghe (2 d . Cir . 1952) in , W . Tetley , Arbitration Clauses in Ocean Bill of lading , yearbook Maritime law , 1985 , p 61 & Conticommodity service Inc V.phillip & Lion (2 d . Cir . 1980) , in : Wiloford & others , Time Charters . 1989 , p 434.

بمصطلح " الدعوى " الوارد فى المعاهدة هو الدعوى القضائية أو مايحل محلها قانوناً أو اتفاقاً [١].كما أن شرط التحكيم الوارد بالمشارطة والذى يقضى بمدة أقصر لتقادم الدعوي التحكيمية فى هذه الحالة إنما ينقص من مسئولية الناقل فى حين تقضى معاهدة بروكسل ١٩٢٤ فى المادة (٨/٣) بعدم جواز نزول الناقل عن كل أو جزء من حقوقه ، أو إنقاصه أو زيادته فى مسئوليته إلا بشرط إدراج هذا النزول أو هذه الزيادة فى سند الشحن المسلم إلي الشاحن وهذا مالم يحدث [٢].

وبالتالى فإن الأحكام المتبناه على المستوى الدولى والمتعلقة بالنقل البحري للبضائع بسند شحن تعتبر من النظام العام بهدف احترام مصالح الناقلين والشاحنين . وبالتالى يلغى كل شرط فى سند الشحن ينقص التزامات الناقل ، أو يشدد على الشاحن . بحيث تكون شروط الاختصاص القضائي وشروط التحكيم مقبولة بصفة عامة من المحاكم عندما لاتخل بالتوازن القائم بين المصالح ، وتحترم الأحكام الآمرة فى المعاهدات والقوانين وتدعو إلي الحاجة لتوحيد القواعد القانونية المتعلقة بالنقل البحرى [٣].

وأخيراً فإنه بنص معاهدة هامبورج ١٩٧٨ على التحكيم ، وعلى ميعاد السنتين لتقادم دعوى التحكيم ، فإنها بذلك قد حسمت الخلاف بين القضاء الانجليزى والقضاء التحكيمى الفرنسى من ناحية ، والقضاء الأمريكى من ناحية أخرى لصالح القضاء الانجليزى وقضاء التحكيم الفرنسى .

وعلى هذا فإنه لحل التعارض بين ميعاد التقادم القصير الوارد بمشارطة

---

(١) د. على جمال الدين عوض . القانون البحرى ١٩٨٧ ص ٣٠٧.

(2) S . M . Carbone & R.Luzzatto , Arbitration clauses , Carriage by sea and Uniform Law , Diritto Marittimo , 1974 , vol 76 , p 267.

(3) M.Pourcelet , Clauses attributives de Competence et clauses d'Arbitrage dans le transport Maritime sous Connaissement , Mélanges Louis Bouduin , p . 364.

الإيجار ، وميعاد التقادم الطويل الوارد بقانون التجارة البحرية ، فإنه يلغى ميعاد التقادم القصير الوارد بالمشارطة ، ويسرى ميعاد التقادم الطويل الوارد فى القانون الذى يسرى على سند الشحن الذى أدمج المشارطة بين نصوصه ، وبالتالى تتقادم الدعوي التحكيمية فى هذه الحالة بالنسبة لمنازعات النقل البحرى الخاضع للقانون بمضى عامين من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان يجب تسليمها فيه .

الفهرس

رقم الإيداع ٩٧/١٠٧١٣
الترقيم الدولى .I.S.B.N
977 - 09 - 2107 - 3

التركى
للكمبيوتر وطباعة الأوفست - طنطا